

ವರ್ತಕರು ಸಣ್ಣ ರೈತರಿಂದ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಗೆ ಕೊಂಡು ಸಂತರ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಲೆಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದು ಚಿಂತಾಜನಕವಾದ ವಿಷಯ. ಸಾನೊ ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಆಗದ ಹಾಗೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ್ದು ನಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇದೆ. ಅದಷ್ಟು ಪರಿಶ್ರಮ ವಹಿಸಿ ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಮೈಕೇಲ್. ಬಿ. ಫರ್ನಾಂಡೀಸ್.—ಇಂಡಿಯನ್ ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದು ನೋಟೀಸನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದನ್ನು ಆ ಮೇಲೆ ನೋಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ಎಚ್. ಪಟೇಲ್.—ಅಲ್ಲಿ ೨೦ ಜನರನ್ನು ಆರೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಗಂಭೀರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ನಾಳೆ ಏಕೆ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ನನ್ನನ್ನು ಭೇಟಿ ಮಾಡಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದನ್ನು ತಿಳಿಯಬಹುದು.

Budget Estimate for 1979-80 Demands for Grants Demand Nos. 22 and 26 Debate Continued

† ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್ (ಸಾರಿಗೆ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಾರಿಗೆ, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮೇಲೆ ಕಳೆದ ಎರಡು ದಿವಸಗಳಿಂದ ಸುಮಾರು ೨೫ ಜನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಎಲ್ಲ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವೇ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಎಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಸಹ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಿಂದ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಹತ್ತು ಸಲ ತೊಂದರೆ ಅನುಭವಿಸಿರುತ್ತದ್ದು, ಮತ್ತೆ ಕೆಲವರು ೫ ಸಲ ತೊಂದರೆ ಅನುಭವಿಸಿರುತ್ತದ್ದು. ಅಂತೂ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಉಪನಾಯಕರಾದ ಶ್ರೀ ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್ ಅವರಿಂದ ಹಿಡಿದು ಕೊನೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ ವರೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿದಂಥ ಎಲ್ಲ ಸದಸ್ಯರ ಸಲಹೆಗಳೂ ಒಂದೇ ಆಗಿತ್ತು. ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನಾನಾ ರೂಪದಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್ ಅವರು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹಣದ ಕೊರತೆ ಎಷ್ಟಿದೆ, ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಆ ಬಸ್‌ಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಮೇಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ನೀತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಲುವು ಯಾವ ರೀತಿ ಇರಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಸಹ ಅವರು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದು ಅಲ್ಲದೆ, ಅನೇಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ವೀರಪ್ಪಮೊಯಿಲಿ ಅವರು ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಅನೇಕ ಮುಖ್ಯ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದರು.

(ಶ್ರೀ ವೀರಪ್ಪಮೊಯಿಲಿ ಅವರು ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಈಗ ಅವರೇ ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಪೀಠಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ ಸಮಾಜವಾದದ ನೀತಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಹೊಂದಿರುವಾಗ ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಕೈಬಿಡುವಂತಹ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಗಳ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಕೆಲವು ರೂಲ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಆರ್ಮುಗಂ ಅವರು ಮೇನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಮೇನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಸದಸ್ಯರಿಲ್ಲ, ಎಲ್ಲ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೇ ಇದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. He said that there are no non-officials; only officials are there. He also suggested to include non-officials. Therefore, he pleaded for more number of SC/ST representation in the employment, promotion and also in other places. That was his contention. He has also touched some administrative problems and said that there are two Chief Engi-

neers and some infighting was going on etc., I will answer all those points. Further, Mr. Kalamarigowda, our Charming lady member Miss Pramila and Anusuya Sharma have made some suggestions.

SRI P. RAMADEV.—Why only Miss Pramila; are we not charming?

SRI R. GUNDU RAO.—Mr. Ramadev is also charming. Though he is a bachelor, he is also charming.

These are the main arguments so far as city services are concerned. ಮಾನ್ಯ ರಾಮದೇವ್ ಅವರು ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ, ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ತಾಕಿದ್ದಾರೆ, ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸಸ್ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಕಳವಳವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ; ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅವರು ಬಹಳವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಯಾರದೂ ವಿರೋಧವಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕೋಲಾರದ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ಅಬ್ದುಲ್ ಲತೀಫ್ ಅವರು ಮಾನ್ಯ ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ ಅವರು ಸೇರಿದಂತೆ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ನಾನು ಎಲ್ಲರ ಹೆಸರುಗಳನ್ನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಯಾರೂ ತಪ್ಪು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಇಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಸಾಕಷ್ಟು ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಬಹಳ ಗಂಭೀರವಾದಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆಯಾಗಿದೆ. C.F.R.O.ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತವಿವಾಳ ಈ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರೇ ನಡೆಸಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡರು. ಅನಂತರ ಈ ರಾಜ್ಯ ವಿಶಾಖಾ ನಾರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಎಂದರೆ, ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ತೊಂದರೆಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ, ಅವರು ತಮ್ಮ ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ಎಲ್ಲಿ ವರಮಾನ ಜಾಸ್ತಿ ಆದರೆ, ಅಂತಹ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಜನರಿಂದ ಅನೇಕ ದೂರುಗಳು ಬಂದಿದ್ದರಿಂದ, ಆಗಿನ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಯೋಜನೆಗೆ ಕೈಹಾಕಿದರು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಯಾರು ಕಷ್ಟಪಟ್ಟು ೧೦-೧೨೦ ಟೆಂಟ್‌ಗಳ ಕಾಲ ಕಷ್ಟಪಟ್ಟು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು, ಅಂತಹವರಿಗೆ ಅಂದರೆ ಡೈವರ್ಸ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಲೇಬರ್ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಸರಿಯಾಗಿ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗೀ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ಇವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲಗಳು ದೊರಕುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು; ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಪ್ಪಿಸಲು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈ ಕೊಳ್ಳಲು ಆಗಿನ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರು. ನಾನು ಸಹ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೂ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ, ಅವು ಶುಚಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸೌಹಾರ್ದ ಭಾವನೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ವಿಶ್ವಾಸದಿಂದ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಇವು ಉತ್ತಮವಾಗಿರುತ್ತವೆ, ಆದರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಟ್ರೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ, ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಜೊತೆಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಏಡೆಯಲು ಕಾರಣವೇನು? ಅದೇ ತಮಿಳುನಾಡು, ಆಂಧ್ರ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಸಹ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರಾಜ್ಯಗಳ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದು ಅನಾವಶ್ಯಕ. ಆದರೂ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ, ಆಂಧ್ರ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ, ತಮಿಳುನಾಡು ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ, ಅಲ್ಲಿನ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಡಿಮಾಂಡ್ ಬಂದಾಗ ಅಲ್ಲಿನ ಸದಸ್ಯರು ಏನು ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆಂಬುದು ತಮಗೆ ತಿಳಿಯದಿರಬಹುದು, ಆದರೆ ಅವರು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅನೇಕ ಸಲ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು

ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಅಲ್ಲಿಯ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಎಲ್ಲ ರೀತಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಿ, ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಸದಸ್ಯರು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ತೋರಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ನಾನು ಜನ್ಮಸ್ತು ತಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲವೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ, ಏನೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ಭಾರತ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಗೆ ನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಮೊದಲನೆಯದು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಎರಡನೆಯದು ತಮಿಳುನಾಡು, ಮೂರನೆಯದು ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ನಾಲ್ಕನೆಯದು ಗುಜರಾತ್, ಐದನೆಯದು ಕರ್ನಾಟಕ. ಇಲ್ಲಿ ೧೯೬೦ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಹಿಡಿದು ೧೯೭೦ನೇ ಸಾಲಿನವರೆಗೆ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದೆ, ಆಫೀಶಿನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಇಲ್ಲಿಯತನಕ ಇದು ಈ ಒಂದು ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಇಳಿಯುತ್ತಾ ಬಂದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂಬುದೇ ಈ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಶ್ನೆ. ಇಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ ಕಾರಣದಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಚಾಚಿರುವುದು. ಅವತ್ತಿನ ಜವ ಸಂಖ್ಯೆ ಏನಿತ್ತು ೧೯೬೦ರಿಂದ ೧೯೭೯ಕ್ಕೆ, ಸುಮಾರು ೧೬-೧೭ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಆಗ ಅನೇಕ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಸೌಕರ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಯಾವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಬೇಕು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿಕೊಟ್ಟಾಗ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಲಾರಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಇದೆ, ಬಸ್ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಅಲ್ಲಿನ ಜನ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಲೇಬೇಕಾದ ಮಾತು. ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರೂ ಸಹ ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರಥಮವಾಗಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಆಗತವಾದ ರಸ್ತೆ, ಬಸ್ಸು. ಕುಡಿಯುವ ನೀರನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾದ್ದು ಸರ್ಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆದರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಆದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಏರಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಏರಿತದೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ದಿನಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ತನ್ನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ತಪ್ಪು ನಡೆದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಯಾವ ರೀತಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿದ ಅದೇ ರೀತಿ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಅಡ್ಡರಸ್ತೆಗಳ ಮುಖಾಂತರ ಸೇರಿಸಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಏರಿಸಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಏರಿದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಂಪನಿಗಳು ಅನೇಕ ತರಹದ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೊದಲು ನಮ್ಮ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿಸ್ಟಮ್ ಬೆಹ್‌ಫೋರ್ಡ್, ಫಾಗೋ, ಡ್ಯಾಡ್ಸ್ ಕಂಪನಿಗಳಿಂದ ಚಾರ್ಜಿಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲವೆಂದು ಇದೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಮಿತಿಯವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಕೊಟ್ಟು ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಟಾಟಾ ಮೆರಡಿಸ್ ಬೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಅಶೋಕ್ ಲೈಲೆಂಡ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಬೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಅಶೋಕ್ ಲೈಲೆಂಡ್ ಕಂಪನಿಯವರು ಇದೀ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೂ, ಎಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದ ಇನ್ನಿತರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರಿಗೂ, ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಡಿಫೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಈ ಎರಡು ಕಂಪನಿಗಳವರು ಮಾನ್ಯ ಫ್ಯಾಕ್ಟರ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇವರು ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಜಾಗಕ್ಕೂ ಒಂದೇ ಸಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅಗಾಧ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಈಡೇರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಶಕ್ತರಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆಂಧ್ರದವರಾಗಲಿ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದವರಾಗಲಿ, ಕರ್ನಾಟಕದವರಾಗಲಿ, ದೆಹಲಿಯವರಾಗಲಿ, ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದವರಾಗಲಿ, ಎಲ್ಲರೂ ಈ ಎರಡು ಕಂಪನಿಯವರನ್ನೇ ನಂಬಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ಕಂಪನಿಯವರು, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಾಗಿಲಿಗೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ, ಇಷ್ಟು ಐರೋಪಿ ಕಮಿಷನ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಎಂದು ನಮ್ಮನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ರಾಮಕೃಷ್ಣ ಅವರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು. ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಇವತ್ತು ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದೆ.

ಇವತ್ತು ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ ನಾವೇ ಇವರ ಮನೆಯ ಬಾಗಿಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ನಮಗೆ ಇಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡಿ ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಇದೆ. ಈ ದಿನೆಯಲ್ಲಿ ಹನ್ನೆಲೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನೇನು ಬೇಕುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ ಆದರೆ ಅವರು ಇದನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲರೂ ಅವರವರ ಬೇಕುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಬಿಹೆವ್ ಸರಿ ಇಲ್ಲ; ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ; ಚಕ್ರ, ನಿಂತು ಹೋಗುತ್ತವೆ; ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳು ಕ್ಯಾನ್‌ನಲ್ ಆಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾನು ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಿಲ್ಲ. ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದು ನನಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅವನ್ನು ಸರಿಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇವರ ಜೊತೆಗೆ ನಾನೂ ಸಹಬಾಗಿಲಾಗುತ್ತೇನೆ. ಏನೇನು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ ಅವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸೂಕ್ತ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಪಡೆದು ದೊಡ್ಡ ಐಶ್ವರ್ಯ ವಂತವಾಗಬೇಕೆನ್ನುವುದು ಉದ್ದೇಶವಲ್ಲ. ಆದಷ್ಟು ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬೇಕೆನ್ನುವುದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ ಉದ್ದೇಶ. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕಾರು ಸಲಹೆಗಳು ಇದ್ದರೂ ಅವರು ಯಾವುದೇ ತರಹದ ಲೇಬರ್ ಆಕ್ಟ್‌ಗೆ ಒಳಪಡುವುದಿಲ್ಲ, ಯಾವುದೇ ಕಾರ್ಯದೇಶಾನುಸಾರ ಅವರಿಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ, ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಹಾರ್ಡ್‌ವೆರ್ ಆಲೋಯಸ್ ಕೊಡಬೇಕು; ಡಿ.ಎ. ಕೊಡಬೇಕು ಇನ್ನಿತರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಲೇಬರ್ ಆಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಇದೆ, ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಗಳು ಬರುತ್ತದೆ, ಅನೇಕ ಕಾನೂನು ಕಟ್ಟಳೆ ಒಳಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ನಾವು ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದೇವೆ. ಇಲ್ಲಿ ನಾನಾ ರೀತಿಯ ಜನರು ನಾನಾ ರೀತಿಯ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುತ್ತಾರೆ, ಇಲ್ಲಿ ಜಾತಿಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸು, ರಾಜಕೀಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸು, ರೀಜನಲ್ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಇವೆಲ್ಲಾ ಬರುತ್ತವೆ. ಈಗ ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರಿದ್ದಾರೆ ಸಿ.ಪಿ.ಎಸ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು; ರಾಜಕೀಯ ಮೋಟಾರ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಎಂದು ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರ ಮೇಲೆ ಇಂತಹ ಯಾವ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈ ತರಹದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅನೇಕ ಬರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದ ತಳಹದಿಯ ಮೇಲೆ ಕಟ್ಟಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹಾಗೂ ಡ್ರೈವರ್ ಯಾರೂ ಬೇರೇ ದೇಶದಿಂದ ಬಂದವರಲ್ಲ. ಅವರು ನಮ್ಮವರೇ, ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಜನರೂ ನಮ್ಮವರೇ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹ ಸಿಬ್ಬಂದಿವರ್ಗದವರಿಗೂ ಶಾಸಕರಿಗೂ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧ ಇರುತ್ತದೆ. ಅವರುಗಳು ಒಂದೇ ಊರಿನವರಾಗಿರಬಹುದು; ನೆಂಟ ರಾಗಿರಬಹುದು; ಒಂದೇ ಜಾತಿಯವರಾಗಿರಬಹುದು, ಸ್ನೇಹಿತರಾಗಿರಬಹುದು. ಹೀಗೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹಾಗೂ ಡ್ರೈವರ್ ಜನಗಳ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಯಾರೋ ಒಬ್ಬರ ವಸ್ತುಗಳು ಕಾಲೇಜಿನಲ್ಲಿ ಒದುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವರು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಕೆಲವರು ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವರ ಸಂಬಂಧಿಕರು ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿಕೊಟ್ಟು ಕಾಲೇಜಿನಲ್ಲಿ ಓದುತ್ತಿರುವವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟುಬಿಡಿ, ಎಂದು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿರುವವರಿಗೆ ಉಟವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅದನ್ನು ಅವರಿಗೆ ತಲುಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ನಾನಾ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಜನಗಳ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಇವರುಗಳು ಒಳ್ಳೆಯದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ, ಕೆಟ್ಟದ್ದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ. ಕೆಲವು ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ರಾಮನಗರದ ಕೊರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ, ತುವಕೂರಿನ ಕೊರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಫುಲ್ ಆಗಿ, ನಿಲ್ಲುವುದಕ್ಕೂ ಸಹ ಜಾಗ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ವೇಳೆಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ನಾವು ಕೋರ್ಟಿಗೆ ತಲುಪಬೇಕು. ಮ್ಯಾಜಿಸ್ಟ್ರೇಟ್ ಕೋಪ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ನಾವು ಹೋಗಲೇಬೇಕು ಎಂದು ಅವರು ಕಂಡಕ್ಟರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಾಗ ಅವರು ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಂದೆ ನಿಂತಿರಿ ಆಮೇಲೆ ಬಂದು ಹತ್ತಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿ ಅವರನ್ನು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭವೂ ಇದೆ. ಇದು ಬೇರೆ ವಿಷಯ. ಈ ರೀತಿ ಕೋರ್ಟಿನವರ ಮತ್ತು ಜನಗಳ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಇವರು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಜನಗಳು ಆ ಕಂಡಕ್ಟರನ್ನು ಯಾವತ್ತೂ ಮರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರು

ಮತದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಪರಿಚಯ ಇವನಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಆಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಜೊಂಟ್ ಇನ್ಸ್ ಪೆಕ್ಟರ್ ಕ್ಕೆಗೆ ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಂಡಾಗ, ಅವನು ವಕೀಲರ ಬಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾನೆ, ಇವನಿಂದ ಸಹಾಯ ಪಡೆದ ಆ ವಕೀಲರು ನನಗೆ ಇಂತಹವರು ಗೊತ್ತು. ಅಂಥವರು ಗೊತ್ತು, ವೆ ಸಿಡೆಟರು ಗೊತ್ತು, ಶಾಸಕರು ಗೊತ್ತು ನಾನು ಇವರ ಬಳಿ ಮಾತನಾಡಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

೦೧-೦೦ ಎ.ಎಂ.

ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ೩೩,೦೦೦ ಜನ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ೩೩ ಸಾವಿರ ಜನರಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ, ಸುಮಾರು ೧೫ ಸಾವಿರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಇದೆ. ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ೨೦ ಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇವರನ್ನು ಸ್ಟೇಂಡ್ ಮಾಡಿದರೆ ಆತ ನಮ್ಮ ಲಾಯರ್ ಇದ್ದಾರೆ ನಾನು ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿ ಬಿಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ. ಸುಮಾರು ೧೫ ಸಾವಿರ ಜನರ ಮೇಲೆ ೨೫ ಸಾವಿರ ಕೇಸುಗಳು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ತೀರ್ಮಾನವಾಗದೆ ಉಳಿದಿದೆ. ಕೇವಲ ಒಬ್ಬ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ನಿಂದ, ಕೇವಲ ಒಬ್ಬ ಫೈರ್‌ಮನ್‌ನಿಂದ ಅಥವಾ ಕೇವಲ ಒಬ್ಬ ವೈಸ್‌ಫೈರ್‌ಮನ್‌ನಿಂದ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಒಂದೇ ಸಾರಿ ಸರಿಪಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಷ್ಟ ಇದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ನಾಲ್ಕೈದು ಯೂನಿಯನ್‌ಗಳಿವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿ ಅವರವರದೇ ಗ್ರೂಪ್‌ಗಳಿವೆ, ಮಾಡಿ ಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದಂಥ ಕೆಲಸಗಾರ ಅವನ ಮೇಲೆ ಗುರು ತರಪಾದ ಅಪವಾದವಿದ್ದು ಅವನನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿದರೆ ಒಂದು ಯೂನಿಯನ್‌ನವರು ಆತ ನಮ್ಮ ರೈವಲ್‌ಗೆ ಸೇರಿದವನು ಅವನನ್ನು ತೆಗೆದು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ, ಇನ್ನೊಬ್ಬನನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಲಿಲ್ಲ, ಅಪರಾಧವೇನೂ ಇಲ್ಲದೇಹೋದರೂ ತೆಗೆದುಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಮನವಿ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು. ವೆ-ಮಾರ್ಕಾಂಡ್ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಮತ್ತು ಮಿಟ್ ಮಾಡುವಂಥಾದ್ದು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅವರದೇ ಫಿನ್ನೆತೆಯಿಂದ ಏನಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದರೆ, ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ಗೆ ಒಂದು ಶರಹ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ವೈಸ್ ಫೈರ್‌ಮನ್‌ಗೆ ಒಂದು ಶರಹ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಫೈರ್‌ಮನ್‌ಗೆ ಒಂದು ಶರಹ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಯಾವುದೇ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೇ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕೆಲಸಮಾಡಿದೆ. ೧೯೭೧ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲರು ಹೋಗುವವರೆಗೂ ಸಹ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಫೈರ್‌ಮನ್ ಆಗಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಅಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜಅರಸ್ ಅವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಅವರು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದರು, ಅನಂತರ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮಹಮ್ಮದಾಲಿಯವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಅವರು ಅದರ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದರು, ಅವರದೇ ಕೊನೆ. ೧೯೭೨ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಬೇರೆ ಯಾದರು. ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ನಿಯಮ ಏನಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುವಂಥಾದ್ದಕ್ಕೂ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಿರಬೇಕು, ಯಾವಾಗ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೂ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಿಲ್ಲವೋ, ಯಾವಾಗ ಫೈರ್‌ಮನ್ನಿಗೂ, ವೈಸ್-ಫೈರ್‌ಮನ್ನಿಗೂ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಿಲ್ಲವೋ, ಅವರವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಭೇದದಿಂದ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಆಡಳಿತ ನಿರ್ಧಾನವಾಗಿ ಕೆಳಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಾ ಬರುತ್ತದೆ. ೧೯೭೨ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಬಾಸಗಿಯವ ರೊಬ್ಬರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾದರು, ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೇರೆಯಾದರು. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಾರ್ಪೊ ರೇಷನ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಇಂತಹ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಆಗ ಅವರಲ್ಲಿ ನಾನು ಯಾರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ, ಒಂದು ಶರಹ ಇಗೊಯಿಸಂ ಕೆಲವರಲ್ಲಿ ಬರುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕ, ಇನ್ನು ಕೆಲವರಲ್ಲಿ ಬರದೇ ಇರಬಹುದು. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಕೇಳಬೇಕು ಎನ್ನುವುದೇನು, ನಾನು ಇಂಡಿಪೆಂಡೆಂಟ್, ನಾನು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಮುಖ್ಯಸ್ಥ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಭಾವನೆ ಕೆಲವರಲ್ಲಿ ಬರುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕ. ಮಂತ್ರಿಗಳು, ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿದಂಥ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಗಳ ಬಗ್ಗೆ, ಇನ್ನಿತರ ಕೆಲಸಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು, ಅದು ನನ್ನ ಜವಾಬ್ದಾರಿ, I am an answerable. I am accountable and I have to reply to the legislators. So I have got upper hand. ಎಂದು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಭಾವನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಎರಡು ದೃಷ್ಟಿ

ಗಳಿಂದ ಯಾವಾಗ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಬಂತೋ ಅಗ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಆಡಳಿತ ವಿಧಾನವಾಗಿ ಹದಗೆಡುತ್ತಾ ಬರುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಜನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಜನರಲ್ ಮಾನ್ಯೇಜರ್‌ನನ್ನು ೩ ತಿಂಗಳಿಗೆ, ೬ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ವೈಸ್ ಛೀರ್ಮನ್‌ರನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್‌ರವರು ಇದ್ದರು, ಕಾರಣಾಂತರದಿಂದ ನಂತರ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮಹಮದಾಲಿಯವರು ಬಂದರು, ಅನಂತರ ಪುನಃ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್‌ರವರು ಬಂದರು, ಈಗ ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ನಾನು ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನು ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಏನೇನು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲೇ ಜನರಲ್ ಮಾನ್ಯೇಜರ್, ವೈಸ್-ಛೀರ್ಮನ್ ಒದಲಾವಣೆಯಾದರೆ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾನೂನು ರೀತಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದ್ದರೂ, ಸಂದರ್ಭಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರುವಂಥ ಕೆಲವಾರು ಒತ್ತಾಸೆಕ್ಕೆ ವರ್ಗಗಳು ಏನಿವೆ. ಒಂದು ಕಡೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ವರ್ಗ, ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ವರ್ಗ, ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ವರ್ಕ್‌ಮಾನ್ ವರ್ಗ, ಮಿನಿಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ವರ್ಗ ಇವರಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಭಾವನೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಯಾರೋ ಜನರಲ್ ಮಾನ್ಯೇಜರ್‌ಗೆ ಪ್ರಮೋಷನ್ ಬರುತ್ತದೆ ಹೋಗುತ್ತಾನೆ ಎಂದು ಒಂದು ತಿಂಗಳು, ಎರಡು ತಿಂಗಳು ಮೊದಲೇ ಇವರು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಬಿಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. This gentleman will be transferred within 3 months. They will say like that. Because we have talked to so many people. ಅವರು ಯಾರೂ ಸಹ ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ಪ್ರಚಾರ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಇದೆ, ಯಾರಾದರೂ ಜನರಲ್ ಮಾನ್ಯೇಜರ್ ಬಹಳ ಕಠಿಣವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ ಎಂದು ಹೋದರೂ ಸಹ ಈ ರೀತಿಯ ಪ್ರಚಾರದಿಂದ ನಾಳೆ ನಾಡಿದ್ದು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಆಗುತ್ತೇನೆ, ನಾನೇತಕ್ಕೆ ಎರೋಧವಾಗ ಬೇಕು Naturally that man will expect his transfer order at an early date. this is the tragic point. ಆತ ಇನ್ನು ೩ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ, ೬ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಆಗಿಹೋಗುತ್ತಾನೆ, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಆಗಿ ಹೋಗುತ್ತಾನೆ ಎಂದು ಪ್ರಚಾರ ಮಾಡಿ, ಆತನಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಬಿಡದೆ, ಆತ ರೋಟೇಷನ್‌ಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಆಗಿ ಹೋದರೂ ಸಹ ನಾವು ಹೇಳಲಿಲ್ಲವೇ ಹಾಗೇ ಆಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕಂಥಾ ಮನೋಭಾವ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಇದು ಬೇರೆ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳ ಹಾಗಲ್ಲ. ಇದು ರೆವಿನ್ಯೂ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್, ಫಂಡ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್, ಫಾರೆಸ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್, ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಆಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಲ್ಲ. ಒಂದು ದಿನ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಸರ್ವೆ ಮಾಡದೆ ಹೋದರೆ ಅವನ ತಲೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ದೇಶ ಬಿದ್ದು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. It can be surveyed tomorrow. Because it is the dispute between an individual and a Government Officer. Here it is not like that. ಜನರಲ್ ಮಾನ್ಯೇಜರ್ ತನ್ನ ಕೆಲಸವನ್ನು ತಾನೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಕೇವಲ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್ ಒಂದು ಬಸ್‌ನ್ನು ತೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದರಲ್ಲಿ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟರೆ, nearly 400 people will suffer. This is the difference between the KSRTC and other departments, ಆದುದರಿಂದ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಅದು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಆರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ if Government acquires 100 acres of forest land that will be a dispute between landlord and the Government. But here it is not so. Supposing the KSRTC did not operate a bus between Bangalore and Mangalore for a day passengers in Ch nnapatna, Mysore, Coorg. and Mangalore will be affected. That is why I said a smallest mistake by KSRTC employees will incur crores of rupees loss to the Corporation. I am happy most of our legislators have given concrete suggestions in this behalf. ಮತ್ತು ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಂದ ನಾನು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದ್ದೆ.

ಶ್ರೀ ಅನುಸೂಯ ಗಜಾನನ ಶರ್ಮರವರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಲೇಡೀಸ್‌ಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಜಾಗ ಇಟ್ಟರೆ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು, ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡೆ. Suppose, one lady passenger like Smt Sharma goes in a bus which goes to Ankoia from Bangalore, if she gets down in Tumkur, and if there are no lady passengers from Tumkur to Hassan or from Tumkur to Ankola those two seats will be vacant. The Corporation is not prepared to lose huge amount of money. There are some passengers, who tell the conductors that they will sit in the seats meant for ladies. If the conductor gives the permission to those passengers they will sit there and if there are lady passengers in the next station they will not vacate those seats which are meant for ladies. Therefore, there will be chaos and all that.

ಶ್ರೀಮತಿ ಸಿ. ನಾಗಮ್ಮ ಕೇಸವಮೂರ್ತಿ:— ಲೇಡೀಸ್ ಸೀಟು ಖಾಲಿ ಇದ್ದರೆ ಕೂಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಹಾಗೆ ಹೋಗಿ ಅಂತ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲವಲ್ಲಾ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಅನುಸೂಯ ಗಜಾನನ ಶರ್ಮ:—ಲೇಡೀಸ್ ಬಂದರೆ ಎದ್ದು ನಿಂತುಕೊಂಡು ಖಾಲಿ ಮಾಡಿಕೊಡಲಿ, ಖಾಲಿ ಹಾಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಎಂದು ನಾವು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್:—ಶ್ರೀಮತಿ ಶರ್ಮರವರು ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕಿದ್ದನ್ನು ನಾನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ವರು ಹೇಳುವುದು ಹೆಂಗಸರಿಗೇ ಕೆಲವು ಸೀಟ್‌ಗಳನ್ನು ರಿಸರ್ವ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಅವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಟು ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಇಳಿದು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಮುಂದೆ ಆ ಸೀಟು ಖಾಲಿಯಾದಾಗ ಬೇರೆಯವರು ಬಂದು ಕೂತು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಆಗ ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅಂಥಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದರೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು? ಬಿಡದಿದ್ದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೇ ದಬಾಯಿಸಿ, ಏನೋ ನಾವು ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೇ? ಅಂತ ಆ ಊರಿನ ೪-೫ ಜನ ಸಪೋರ್ಟ್‌ಗೆ ಇದ್ದರೆ ಗಲಾಟೆ ಮಾಡಿ ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕೂ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಆಗ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ?

ಶ್ರೀ ಜಿ. ರಾಮೇಗೌಡ:—ನಮ್ಮ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ಹಿಂದುಳಿದವರು. ಅವರು ಸುಮ್ಮನಿರುತ್ತಾರೆಯೇ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಎಸ್. ಪ್ರದೀಪಾ:—ನಿಮ್ಮ ಹಾವನೂರ್‌ರವರ ವರದಿಯಲ್ಲೂ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರುವ ಮಹಿಳೆಯರು ಎಷ್ಟು ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಏನೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಜಿ.ಎಚ್. ಪಟೇಲ್:—ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಉತ್ತಮ. ಆ ತರಹ ಏನಾದರೂ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಯಾರಾದರೂ ಮಿಸ್ ಬಿಹೆವ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರನ್ನು ಅವರಲ್ಲೂ ಸೇರಿಹೋರೆಗೆ ಎತ್ತಿ ಹಾಕಿ ಬಿಡಬಹುದು.

ನಗು

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್:—ಅದಕ್ಕೆ ಸನ್ನದೇನೂ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀಮತಿ ರೇಣುಕಾ ರಾಜೇಂದ್ರನ್:—ನಿಮ್ಮ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ ಅದಕ್ಕೆ ನಿಮಗೆ ಅಷ್ಟು ಅನುಭವವಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ.ಹೆಚ್. ಪಟೇಲ್:—ಎಷ್ಟೋ ಸಾರಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಿಮ್ಮಂಥವರ ಜೊತೆಗೆ ಅವರನ್ನು ಕೂಡಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ನಾವು ಹಾಯಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬಹುದು...

ಶ್ರೀಮತಿ ಅನುಸೂಯ ಗಜಾನನ ಶರ್ಮ:—ಶಾಸಕಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಆದರೆ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ. ನಾವು ಹೇಗೋ ದಬಾಯಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿಕೊಂಡು, ಇಲ್ಲ ದುಡ್ಡು ಇರತ್ತೆ ಬೇರೆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು ಅದರ ಬೇರೆ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಚಿತ್ರ ಹಿಂಸೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಒಬ್ಬ ಶಾಸಕಿ ಹೆಣ್ಣುಮಗಳೇ ಹೇಳಿದ್ದಾಳೆ ಅವರ ಹೆಸರು ಹೇಳಬೇಕೋ ಬಿಡಬೇಕೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ, ಅವರೇ ಹೇಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು

ಶಾಸಕರಾಗಿದ್ದು ಕೊಂಡು ಇನ್ನೊಬ್ಬ ಶಾಸಕರ ಜೊತೆಗೆ ಒಟ್ಟಿಗೆ ಕೂತುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ನಾಚಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸೀಟನ್ನು ಎಷ್ಟೋ ಸಾರಿ ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದೇನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡರಾವ್.—ನಿಮಗೆ ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ... We have to meet all section of people and all types of people. We have no other alternative for this. They will say. I have also purchased the ticket and it is my right to sit there. If anything wrong with me; you please go and complaint to the police. Some rules and procedure are there, but we cannot follow them in practice because it is not possible to implement them. Suppose it happens at mid night, can the conductor go and report to the police? In this connection, that poor conductor cannot do anything and he may even be clapped by the people in the bus. Suppose, we want to punish a conductor it requires a lot of procedure and we have to follow certain rules. My good friends were telling that the Government should take stringent action against the conductors and drivers. I do agree with their suggestions, but certain rules and regulations have to be followed for taking action against them. Without following rules and procedure we cannot punish anybody. We have to give him reasonable opportunities; we have to allow him to produce witnesses. All these takes time. Passengers only murmur, they do not complain. Suppose a passenger travels from Kolar to Bangalore he may murmur saying that Sri Gundurao has done this ಅಂತ ಬೈಯುತ್ತಾರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ರನ್ನು ಬೈಯುತ್ತಾರೆ. ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರನ್ನು ಬೈಯುತ್ತಾರೆ. It is not my grand father's property, the Transport Ministry. Tomorrow I also can sit and talk like that. But what is the solution? Suppose the corporation issues the notice to the complainant, by the time the notice reaches that person he will go and find out who that person is or he will try to find out who he is though some of his relations. ಏನಾದರೂ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಅವನ ಹೆಂಡತಿ ಬಂದು, ನಾನು ಬಡವಳು ಸ್ವಾಮಿ, ಅವರ ಮೇಲೆ ಏನೂ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಡಿ, ಬಡವಳುಳ ಹೊಟ್ಟೆ ಮೇಲೆ ಹೊಡೆಬೇಡಿ ಅಂತ ಅವನ ಪರವಾಗಿ ಅವಳೇ ಬಂದು ರಿಕೆ ಸ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಗೋಳಿಡುತ್ತಾಳೆ ಆಗ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು? If that is the case how can we expect to dispose of the cases; it is not possible practically. The main complainant will not come if enquire. So how can you expect to dispose of all the cases which is not practical. All these laws are binding on the Corporation but not on the individual transport owner. Here you cannot stop the bus because there is lot of protection for the labourers i.e. drivers conductors. At 10 O'clock the driver takes the bus from the depot to the bus stand and at 10-30 he complaints to the Manager in charge that he has got chest pain. In-charge is not in a position to get a driver immediately. That depot manager who is in charge of that depot had never imagined that a particular driver will send chit stating that he is suffering from chest pain and all that. Any doctor

or medical practitioner can issue a medical certificate stating that a particular driver is having chest pain; in those cases we cannot do anything in that regard. At the last the certificate will come and you cannot have a driver to drive the vehicle with chest pain.

SRI A. LAKSHMI SAGAR.— The Hon. Minister is stating some of the minutest details of problems concerning the running of the Corporation. We are not finding fault with such minutest details. No sensible man can do it. But the point you have undertaken to run the Corporation not withstanding all these difficulties you must be able to deliver the goods. These are the inherent defects in the society. Your ability and skill lies in running the Government and delivering the goods. I do not expect Sri Gundurao to lay emphasis on these meaningless and silly things but hard running administration. Let him go deep in the matter and find out the maladies which are afflicting the Corporation.

R. GUNDU RAO.— I am telling all these things because cancellation is a big thing. Even for a small thing cancellation can happen. ಒಂದು ಬಸ್ ಬರುವುದು ರದ್ದಾಗಬೇಕಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ದೊಡ್ಡ ಕಾರಣವೇನೂ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಕಾರಣದಿಂದಲೂ ರದ್ದಾಗುವ ಸಂಭವಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ಕಡೇ ಗಳಿಗೆಯಲ್ಲಿ ತನಗೆ ಹೆಚ್ಚಾರಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಸರ್ತಿಫಿಕೇಟ್‌ನ್ನು ತಂದುಕೊಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಬಸ್ಸು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಎರಡು ಗಂಟೆ ತಡವಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ನೂರಾರು ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಜನ ಕಾಯುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ, ಅವರಿಗೂ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಬರುವುದು ಲೇಟಾದರೆ ಮುಂದಿನ ಬಸ್ಸು ಲೇಟಾಗುತ್ತದೆ. Not that I have to explain the whole thing. Why I am explaining is because this is a special department and even minutest thing becomes a major thing. That is all my intention.

ಶ್ರೀಮತಿ ಅನುಸೂಯ ಗಜಾನನ ಶರ್ಮ.— ಖಾಸಗಿಯವರು ಯಾವ ರೀತಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.— ಅದಕ್ಕೂ ಇದಕ್ಕೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ರಾಜುಗೌಡ.— ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ರೆ ಸಾರಿರ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ಸನ್ನೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆಸ್ತರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಂದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕಳಿಸಿ ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ಕ್ರಮ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ವಿರ್ಹಾಡು ಮಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.— ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅವರಿಗಿಂತ ಬುದ್ಧಿವಂತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಅವರಿಂದ ಕಲಿಕಾಂಕೊಂಡು ಬರಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಏನಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ನಾನೇನೂ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಒಷ್ಟು ಹಣ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ, ಅದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಎನ್ನುವ ಗುಂಡರತನದಲ್ಲಿ ಒಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಅಷ್ಟು ಹಣ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಬಂದಿಲ್ಲ.

SRI Y. RAMAKRISHNA.— Why did you not take the money ?

SRI R. GUNDURAO.— After becoming the Minister I have taken one crore of rupees. For that you must compliment me.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.— ಮಾನ್ಯ ಗೌಡರಾಯರು ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಸಮಾಧಾನಪಟ್ಟುಕೊಂಡರ ಹೇಗೆ ?

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗೌಡರಾವ್.— ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಸಿಗದೇ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಹಳೇ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ one of my good friends said that it is just like a young man marrying an old lady or a young lady marrying an old man.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.— ನೀವು ಒಲ್ಡ್ ಲೇಡಿಯನ್ನೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಜೊತೆಗೆ ಹೊಸ ಹುಡುಗಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ.

SRI R. GUNDURAO.— I will take care of that. ಸುಮಾರು ಎರಡು— ಎರಡೂವರೆ ಸಾವಿರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಷ್ಟು ಉತ್ತಮವಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆಂದು ರೂಪಾಂತರವನ್ನು ಒಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದು ಕಡೆ ಹಣದ ಕೊರತೆ ಇದ್ದರೆ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಇನ್ನೊಂದು ರೀತಿಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಇರುತ್ತದೆ ಈಗ ರೀಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಕೊಟ್ಟಿದೆ ೫೦೦ ಕ್ಕೆರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಕೊಡುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಇದೆ. ನಾವು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ೪ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ತರುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಎರಡು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟು ೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಇರುವ ೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ಸೇರಿಸಿದರೆ ಒಟ್ಟು ೧೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ, ಎಲ್ ಐ ಸಿ.ಯಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಾಲ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ಒಟ್ಟು ೨೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯಲ್ಲಿ ೧೦೦೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಾವು ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಹಣ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಒತ್ತಾಯ ತರುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿರ ಸಹಕಾರವೂ ಇದ್ದರೆ ನಮಗೆ ಇನ್ನೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಹಣ ದೊರಕಿದ ತಕ್ಷಣ ಒಟ್ಟಿಗೆ ೧೦೦೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕಿಂತಲೇ ಒಟ್ಟಿಗೆ ಅಷ್ಟು ಬಾಸುಗಳು ನಮಗೆ ಸಪ್ಲೈ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಾಸುಗಳು ಸಪ್ಲೈ ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಬಾಡಿಗೆ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕು ಬಂದೇ ಕಂಪನಿಯವರು ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಬಾಡಿಗೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ಕಂಪನಿಗೆ ೫೦-೧೦೦ ಹೀಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಬಾಡಿಗೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ನಾವು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಏರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಬೇರೆ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಇಲ್ಲದಿರುವುದೇ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದರೆ ನಮ್ಮ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೆಲ್ಲಾ ನಿವಾರಣೆಯಾಗುತ್ತವೆ. ತಿಂಗಳಿಗೆ ೧೦೦-೧೫೦ ಬಸ್ಸುಗಳಂತೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಎಲ್ಲಾ ಪೂರ್ತಿ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಂದು ವರ್ಷವಾದರೂ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಅಶೋಕ್ ಲೇಲ್ಯಾಂಡ್ ಮತ್ತು ಟಾಟಾ ಕಂಪನಿಯವರನ್ನು ಕರೆಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇವರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲ ರಾಜ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ನಿಮಗೆ ಸಪ್ಲೈ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ನಾವು ಹೊಸ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳಬಹುದು. ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದವರೂ ಕೂಡ ಸಾಕಷ್ಟು ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಏತಕ್ಕಿಂತಲೇ ನಮಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಬರುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಇನ್ನೂ ೫೦೦ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಂಡು ಆಗುತ್ತವೆ. ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಾವು ತೆಗೆದು ಹಾಕಬೇಕು ಗೊತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸನ್ನು ನಮ್ಮ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಕೊಟ್ಟು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದೇ ನಮ್ಮ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶ. ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರಾದ ಬೊಮ್ಮಾಯಿಯವರು ಕೇಳಿದರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಸ್ಪಷ್ಟ ನೀತಿ ಏನು ಎಂದು. ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು

ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನು ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಕೈಬಿಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಯಾಕಕ್ಕೆ ಕೊಡಬಾರದು ಎಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿದೆ ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಎಷ್ಟು ಹಳ್ಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು, ನಮ್ಮ ಪತ್ರಿಕೆ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿವೆ, ಮುಂದೆ ಎಷ್ಟು ಬರಬಹುದು ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಂಡಂ ಆಗುತ್ತವೆ ಎಲ್ಲಾ ಚಿತ್ರವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ವಿರುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಾವು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಎಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಮುಕ್ತಿಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಯೇ ಹೊರತು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವಿಷಯವನ್ನು ಕೈಬಿಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಅದಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಮೂಲ ತತ್ವ ಏನಿದೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಅದನ್ನೂ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ವಿರುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇರುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನೂ ನೋಡಿ ಎಲ್ಲಾ ಕ್ರೋಢೀಕರಿಸಿ ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಕೂಡಲೇ ಏನು ಮಾಡಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಆ ಆಲೋಚನೆಯ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿದೆ.....

೧೧-೧೦ ಎ.ಎಂ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಹೆಚ್. ಪಟೇಲ್.— ಸ್ವಾಮಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜನ ಇದೇ ಕಾರಣವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಪ್ರಾಗ್ವೈಟಿಕೊ ವ್ಯಾ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜನ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ತತ್ವಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜನ. ಡಿಟೆರ್ಮಿನ್ಡ್ ಕ್ಯಾಪಿಟಲಿಸ್ಟ್ ಇದು ಪ್ರಾಗ್ವೈಟಿಕೊ ಅಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗಂಡೂರಾವ್.— ನಿಮ್ಮ ಪ್ರಾಗ್ವೈಟಿಕೊ, ಕ್ಯಾಪಿಟಲಿಸ್ಟ್. ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ I am not competent to speak much about capitalism. ಆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಸ್ವಾಮಿ ಮುಂದೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ನನ್ನ ಮುಂದೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೆಂದರೆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದು ಹಾಗೂ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದು.

ಶ್ರೀ ಮುಳ್ಳೂರ್ ಆನಂದರಾವ್.— ನಿಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರುವುದು ಏನೆಂದರೆ ಜನರನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ಜಾಗಕ್ಕೆ ಕಳಿಸತಕ್ಕಂಥದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗಂಡೂರಾವ್.— ಇವತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿವೆ ಎಂದರೆ ೬೦ ಜನರು ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೨೦ ಜನ ಫುಟ್‌ಬೋರ್ಡ್ ಮೇಲೆ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಬಸ್ಸಿನ ಪಾರ್ಕ್ ಮಾಡುವುದು ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದಿವೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇದೆಯೇ ಹೊರತು ಬೇರೆ ವಿಚಾರ ಇಲ್ಲ. I am not prepared to discuss about all those items. My only concern is how far I can go to the rescue of the travelling public to see that they get more benefit. That is all the intention I have. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ನಾವು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಯಾವ ಬಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ನಮ್ಮ ತತ್ವಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶ ನಮಗೆ ಇಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. I can take days together. There are so many things. I do not want to go into all those details now.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಮೊದಲೇ ಈ ದಿಮ್ಮಂಡ್ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿಯ ಬಗ್ಗೆ

ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆಯೇ ಎಂದು ನಾನು ಆಗಲೇ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿ ಯವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನದೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಅವರ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಹಳ್ಳಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೂ ಉತ್ತಮವಾದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಈಗ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ತಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯವರು ಪ್ರಾಕ್ಟಿಕ್ ಇಲಾಖೆ ಜಾಗಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ ಕೇಳಿದ ಮೇಲೆ ಈಗ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಆದರೆ ತಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯವರು ರಸ್ತೆಗಳು ಎಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಅಂತಹ ಕಡೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಸ್‌ಗಳು ತೊಂದರೆಗೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇದನ್ನು ತಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕು ಓಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದರೆ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಪೂರ್ಣ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ವಸ್ತುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ತಾವು ಈ ಒಂದು ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಓದಿದೆ ಇದ್ದಂಥ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಪ್ಪಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಲೂ ಸಹ ತಾವು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಬೆಡಕಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರಾದರೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಆ ಒಂದು ತಪ್ಪನ್ನು ನಾವು ಈಗ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಯಾದಿರೂ ಕೂಡ ತಾವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಕೇಳಿ, ಆದಕ್ಕೆ ನಾವು ಸಮ್ಮ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಆದರೆ ತಾವು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಅದರಿಂದ ಯಾರಿಗೂ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿಯನ್ನು ಕೈಬಿಡುವುದರಿಂದ ಕೆಲವು ಜನಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಇದರಿಂದ ಲಾಭ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಆಗಬಾರದು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡರಾವ್.—ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಮೊದಲೇ ಹೇಳಿದಂತೆ ಇದನ್ನು ಖಾಸಗೀಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರು ನಷ್ಟ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಈ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ನಾವು ಅನೇಕ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದರಿಂದ ನಮಗೆ ಪೂರ್ಣ ಯಾಗಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಕನಕಪುರ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಅನೇಕ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಟ್ರಿರುಗಳು ಬರ್ಸ್‌ ಲಾಗುತ್ತಾ ಇರುತ್ತವೆ. ಒಂದೊಂದು ಸಲ ಅಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಓದಿದೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವ ಸಮಾರಂಭಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ರಾತ್ರಿ ೧೦ ಗಂಟೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ೧೫೦ ಜನ ಇದ್ದರು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ, ಬಸ್ ತಲಾ ಜನರು ಇದ್ದರು. ಇದು ಏತಕ್ಕೆ ಹೀಗಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಸಿನಿಮಾ ನೋಡಿಕೊಂಡು ರಾತ್ರಿ ೯ ಗಂಟೆಗೆ ಮನೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್‌ಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಡ್ರೈವರ್ ಕಂಡ್‌ರಾಗಳೂ ಸಹ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಿಷ್ಕಾರ್ಥವಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಸಹ ನಾವು ಅಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸದೇ ಇರುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಾವು ಓಡಿಸಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ನಾಯರು ಹೇಳಿದ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಎಲ್ಲಿ ನಾವು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದರೆ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ, ಧಾರವಾಡ ಜಿಲ್ಲೆ, ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ—ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಲ್ಲಾ ನಮಗೆ ಒಹವಾಗಿ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ, ನಷ್ಟವೇನೂ ಆಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೇ ನಾವು ಈಗ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಿಗೂ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಒಳ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ನಷ್ಟ ಮಾತ್ರ ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಉಳಿದವನ್ನು ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾವು ಈ ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಮಾಡುವುದೇವೆಯೇ ಹೊರತು ಇನ್ನೂ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬಸ್‌ಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಹಜವಾಗಿ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ನಾವು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಏನು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೊಟ್ಟರು ಎಂದರೆ ಎರಡು

ಸದನಗಳ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಈ ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳನ್ನೂ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದೆ ಒಂದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಇಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. It is a very good suggestion but it requires a deep study. I think both the House can have a committee and discuss in detail and submit a report about the functioning of the KSRTC, what should be the future proposition, what should be its function and all that. I welcome those things. ಈ ಒಂದು ಪರಿಷ್ಕೃತಿಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳನ್ನು ಎತಕ್ಕೆ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿವೆ ಎಂದರೆ ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಎರಡು ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಇವೆ, ಅವಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಪರಿಹಾರ ದೊರಕಿತು ಎಂದರೆ ಆಗ ಯಾರೂ ಈ ಕೆ ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಟೀಕೆ ಮಾಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ತಾವು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳು ಎಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವುದಿಲ್ಲ? ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ವಿರ್ಜು ಮಾಡುವಂಥ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ. ಬಹಳ ಕೇರ್‌ಫುಲ್ ಆಗಿ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಿದರೂ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಡ್ರೈವರ್ ಕುಡಿದು ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುತ್ತಕ್ಕಂಥ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಹಾಗೆ ಕುಡಿಯದೇ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಿದರೂ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗುತ್ತವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಅನೇಕ ಜನರನ್ನು ನಾವು ನೋಡಿ ದ್ದೇವೆ, ಅವರ ಕಾರನ್ನು ಅವರೇ ಬಹಳ ಕೇರ್‌ಫುಲ್ ಆಗಿ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿರತ್ತಾರೆ, ಆಗಲೂ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ. ಅದರಿಂದ accident is an accident. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದು ಬೇಡ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನೋಡಿದರೆ ಅದರಲ್ಲೂ ಎಷ್ಟೋ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗಿವೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕು ಎಂದರೆ ತಮಿಳುನಾಡು, ಕೇರಳ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಇಂತಹ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳಿಗೆ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಕ್ಕಂಥ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳು ಆಗಿವೆ. I am prepared to give statistics for that ನಾವು ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ವಿರ್ಜು ಮಾಡಿ ವಿಮಾನ ತರುತ್ತೇವೆ. ಒಂದು ಏರ್‌ಬಸ್ ಒಂದು ರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ಓಲೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಆಗುತ್ತದೆ. I can get 1800 buses for the price of one airbus. ಈ ಏರ್‌ಬಸ್ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆದರೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ಅದಕ್ಕೆ? ಯಾರದು ತಪ್ಪು ಎಂದು ಹೇಳೋಣ? ನಾವು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಅವಾಯ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನೆಲ್ಲಾ ಮುಂಜಾಗ್ರತೆ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅದನ್ನು ನಾನು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ in spite of all these things accident do happen. That is why it is called as accident and not incident. ಅದರಿಂದ ಕುಡಿದು ಯಾರು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ನಾವು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ಬೇರೆ ಖಾತೆಯ ಸಚಿವರುಗಳಿಗೆ ಸೊಟು-ಬೂಟು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಬರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ. ನನ್ನ ಗೃಹವಾರ, ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಲ್ಲಾ ಚಾಲಕರು, ಕ್ಷೀಣರುಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು, ಅವರೇ ಹದಿನಾರು ಸಾವಿರ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ, ಬಾಕಿಯವರು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಅವರ ಜೊತೆಗೆ ಹೋಗುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಿದೆ. ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿವೆ. ನಾವು ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, they need not construct rest houses, roadside shelters. But the Corporation is not like that. It is spending lakhs and lakhs of rupees to construct new Bus stands. We have schemes to construct bus-stands in all taluks. We have provided bus shelters everywhere --on the roadside bus stops. Private people will not construct bus-stands. But, it is our obligatory duty to do that. It is the duty of the Corporation to construct bus-stands, whereas it is not the responsibility of the private people. ಇಲ್ಲಿವರ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ನಮಗಿದೆ. ಈಗ ಎಲ್ಲರೊಡನೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗಾಗಿ ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ. ನಾನು ಒಂದ

ಮೇಲೆ ೧೫ ಕಡೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಕಾಳಮರೀಗೌಡರ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕಳುಹಿಸುವ ಮೊದಲೇ ಅವರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಚೌಡಯ್ಯ ನವರು ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲೊಂದು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬರುವ ವಾರದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿನ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅಸ್ತಿಭಾರವನ್ನು ಹಾಕಲಾಗುವುದು.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ನಾನು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕಳುಹಿಸಿಲ್ಲ, ನಮಗೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೊಡುವರೋ, ಇಲ್ಲವೋ? !

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರ ಭಾಗಕ್ಕೂ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ, ಮಾನ್ಯ ಚೌಡಯ್ಯನವರ ಭಾಗಕ್ಕೂ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಬೊಮ್ಮಾಯಿಯವರ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಕೊಡುವಿರಾ?

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಇಲ್ಲಿಯೇ ಒಪ್ಪಿದ್ದೇನೆ, ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ನಮಗೇತಕ್ಕೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ?

ಶ್ರೀ ಜಿ. ರಾಮೇಗೌಡ.—ಇನ್ನೂ ನನಗೇ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ!

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಪ್ರತಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೂ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆನ್ನುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿಯಾಗಿದೆ. ಮಂಡ್ಯಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಮಂಡ್ಯ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ. ಅಲ್ಲಿನ ಜನರು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿಗೆ ವಾರಕ್ಕೆ ಎರಡು-ಮೂರು ಸಲ ಹೋಗಿಬರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ಕೊಡದ ಹೋದರೆ ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಚೌಡಯ್ಯನವರು ಕೇಳುವುದೇ ಬೇಡ. ಅಧಿವೇಶನ ಕಳೆದ ಮೇಲೆ ಅವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲೇ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅಸ್ತಿಭಾರವನ್ನು ಹಾಕಲಾಗುವುದು.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿನದು ಬಹಳ ದಿವಸದಿಂದ ಹಾಗೆ ನಿಂತಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರನ್ನು ನಾವು ಮರೆಯುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಇನ್ನು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೊಡುವುದನ್ನು ಮರೆಯುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆಯೇ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಮುಂದಿನ ಚುನಾವಣೆಗೆ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಿಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಸಿದ್ದಮಾದಯ್ಯ.—ನಮ್ಮ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಕ್ಕೆ ಕೊಡುತ್ತೀರಾ?

SRI R. GUNDU RAO.—I know the Hon'ble Speaker is also interested in the question of Sri Siddamadiah and I will answer that also.

ಹೀಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಬಹಳ ಸಂತೋಷಪಟ್ಟೇನೆ. ಕೆಲವರು ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ನನ್ನ ಬಗ್ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬುದಿವಶಪಡಿಸಿರುವ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಅನೇಕ ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಸಂತೋಷದಿಂದ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ತಮ್ಮೆಲ್ಲರ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಜಿನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಆಲೋಚನೆ ನಮಗಿದೆ. ಅದರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಬಿಡಿತವಾಗಿಯೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀಮತಿ ಪ್ರಮಿಳಾ ಮತ್ತು ಇತರ ಅನೇಕ ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಕ್ಕಳ ವರ್ಷದ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಕಾತುರಾಗಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನಾದರೂ ಫೌಲ್ಡರ್ ಮಾಡಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಆರು ವರ್ಷ ಮೇಲಿನ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಈಗ ಪೂರ್ಣ ಜಿರ್ಜಿ ಇದ್ದು ಮೂರು ವರ್ಷದವರೆಗಿನ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಅರ್ಧ ಜಿರ್ಜಿ ಇದೆ. ಇದು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಕ್ಕಳ ವರ್ಷವಾದ್ದರಿಂದ, ಮೂರು ವರ್ಷವಿರುವವನ್ನು ಆರು ವರ್ಷವೆಂದು ಮಾಡೋಣ. ಇದರಿಂದ ಆರು ವರ್ಷದವರೆಗಿನ ಮಕ್ಕಳು ಬಸ್ ಜಿರ್ಜಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಇವರು ಪುಟ್ಟ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬಹುದು.

ಅರಂಭವು ಇರುವುದನ್ನು ಹನ್ನೆರಡು ವರ್ಷವೆಂದು ಮಾಡಿ, ಹನ್ನೆರಡು ವರ್ಷದವರಿಗಿನ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಅರ್ಧ ಚಾರ್ಜ್ ಹಾಕೋಣ.

SRI P. RAMDEV.—14 years and below are considered as children as per International definition. So, why not make it 'children between 6 and 14 half charge'?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ.—ಶ್ರೀಮತಿ ಪ್ರಮಿಳಾ ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ರಾಂದೇವ್ ಅವರಿಬ್ಬರೂ ಅದಿ ವಾಹಿತರು ; ಆದರೆ ಮಕ್ಕಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕವರಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಕಾತುರ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಮಾನ್ಯ ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿಯವರಿಗೆ ಮಕ್ಕಳೆಂದರೆ ಬೇಸರ ವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಅವರುಗಳಿಗೆ ಮಕ್ಕಳೆಂದರೆ ಪ್ರೀತಿ ಇದೆ !

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಇನ್ನು ಶ್ರೀಮತಿ ಪ್ರಮಿಳಾ ಅವರು ಮಕ್ಕಳಿಗೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ನ್ನು ಇಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. We will have a new Children's Bus so that they could go wherever they want, and it will be inaugurated under the Presidentship of Smt. Pramila. ಮತ್ತೆ ಇನ್ನೇನಾಗಬೇಕು ನಿಮಗೆ.

ಶ್ರೀಮತಿ ಎಸ್. ಪ್ರಮಿಳಾ.—ಮಹಿಳೆಯವರಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಸೀಟ್ ರಿಜರ್ವ್ ಮಾಡುವ ಹಾಗಾಗಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಅದಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆಲ್ಲ ? ಅದು ಕಷ್ಟವೇನೆಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಪಂಪಾ ಪತಿಯವರು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಹಕಾರ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದರು. ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಹಕಾರ ನಮಗೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ. ಇಲ್ಲಿ ನಾಲ್ವಾರು ಯೂನಿಯನ್‌ಗಳಿರುವುದರಿಂದ, ಅನೇಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಮಗೆ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪೂರ್ತ ಸಹಕಾರ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಚೆನ್ನಾಗಿದರೆ, ಅದು ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ಪತ್ತಿಗಳಿಸಿದರೆ, ಅವರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಅಂಚು ಅವರಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದು. ತಮಿಳುನಾಡು ಅಥವಾ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಅಥವಾ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ ಸಮ್ಯ ರಾಜ್ಯದ ಚಾಲಕ ಹೆಚ್ಚು ವೇತನ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾನೆ. ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ ಹಾಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಚಾಲಕನು ಸಮ್ಯ ನಾಗುವ ವೇಳೆಗೆ ೧,೫೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಸಂಬಳ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುತ್ತಾನೆ ಹೀಗೆ ಬೇರೆಲ್ಲೂ ಇಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ಅನುಕೂಲವನ್ನು ನಾಳು ಒದಗಿ ಸಿದ್ದೇವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅವರೂ ಸಹ, ಇದನ್ನು ಯಾರದೋ ಸಂಸ್ಥೆ ಎನ್ನುವ ಮನೋಭಾವನೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು, ಇದು ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆ, ಇದು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮನೋಭಾವನೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕೆಳದರ್ಜೆ ನೌಕರರಿಗೆ ಅನೇಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಿರುಕುಳ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಅದು ನಿಜ. ಆದರೆ ಯಾವ ಯಾವ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಕಿರುಕುಳ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತೆಂಬುದನ್ನು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ, ನಿಜವಾಗಲೂ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಿ. who ever is guilty, whether he is a lowest worker or a highest worker, whatever may be his influence in the Corporation or the Government will be punished. I have no reservations as far as the functioning of the Corporation is concerned ; let me be very clear about it.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲೊಂದು ಪ್ರಕರಣ ನಡೆದಿದೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನನಗೆ ಮನಸ್ಸೆತ್ತೆಂದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ ನಿಜವಾದ ಅಪರಾಧಿಯನ್ನು ಶಿಕ್ಷಿಸಲಾಗುವುದು. ಅಥವಾ ಯಾರಿಗಾದರೂ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದ್ದರೆ, ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತೇನೆಂದು ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ದಾವಾಗರೆಗೆ ಉತ್ಪಮವಾದ ಭಂದು ಬಸ್ : ಲ್ಲಾಣವನ್ನು ಕೊಡುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಒಪ್ಪಿ ಈಗಾಗಲೇ ಜಾಗವನ್ನು ಕೂಡ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತ್ತೇವೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಬೇಗ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ದಾವಾ ಗರೆಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರವೂ ಆಗಿದ್ದು ಉತ್ತಮವಾದ

ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಅದನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಇನ್ನು ದಾವಣಗೆರೆ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಈ ಕೆಲಸ ನಿಧಾನವಾಗಿದೆ, ಮಂಡ್ಯ ನಗರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಿಟಿ ಬಸ್, ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ ಅದುಕೂಡ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲವೆನ್ನುವ ದೂರು ಇದೆ. ಕೆಲವು ನಗರಗಳಿಗೆ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆನ್ನುವುದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಉದ್ದೇಶ ಒಂದು ಬಸ್‌ನ್ನು ದಾವಣಗೆರೆಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾವತಿ — ಸ್ವಾಮಿ, ಯಾವ ತಾರೀಖಿನಿಂದ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ತಿಳಿಸಿದರೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್. — ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾವತಿ. — ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೫ಕ್ಕೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ತಿಳಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್. — ಆಗಬಹುದು ಆಗಸ್ಟ್ ೧೫ಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲ ೧೭ಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬಸ್ ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾವತಿ. — ಸ್ವಾಮಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಒಂದು ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಾಲದು ಒಂದು ನಾಲ್ಕು ಬಸ್ಸು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್. — ಆಗಲಿ, ನೋಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್. — ಲಿಫ್ಟ್‌ವರರು ಕೋಲಾರಕ್ಕೊಂದು ಡಿಪೋ ಕೆ. ಜಿ. ಎಫ್. ಒಂದು ಡಿಪೋ ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಮಾನ್ಯ ಅರ್ಮುಗಂಧರವರನ್ನೇ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಜಾಗ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬಂದವು ? ಆ ಜಾಗ ಮೈನ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಸೇರಿವ್ವು ಅದರ ಪರ್ಮಿಷನ್‌ಗಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪತ್ರ ಬರೆದಿದ್ದೆವು. ಮೊದಲನೆ ಸಾರಿ ಪತ್ರ ಬರೆದಾಗ, it was turned down by the union Minister for Mines. I have shown this letter to Sri C. M. Armugam. Again I request Sri Amugam to use his good office with the Central Government and see that permission is granted as early as possible. If I get the permission for the land, I shall see that a Depot is established tomorrow itself. I request Sri Bommali to use his influence and get the permission of the Central Government for the location of a depot at KGF. The earlier request was turn down by the Mines and Geology Department of the Government of India. If I get that land I shall see that a beautiful depot is established early at KGF.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ. — ನಿಮ್ಮಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಾದರೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಮಗಳೂರು ಅನಂದರಾವ್. — ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಗುಂಡೂರಾಯರು ಇವತ್ತು ಕೇಳಿದ್ದೆಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನೆ ಹಾಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ; ನಾವು ಕೂಡ ಅದ್ವಾ ಅನ್ನುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್. — ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಸಂಜೆ ವರೆಗೆ ಬಂದು ಮತ್ತು ರಾಮ ಭಟ್ಟರೂ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಪಾಂಡ್ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಅಲ್ಲಿ ಜಾಗವನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಲ್ಲಿನ ಜನ ಬಹಳ ಕೋಟಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಜನ ಕೋಟಿಗೆ ಹೋಗಿ ತಡೆಗಾಜ್ಜೆ ತಂದು ಕೆಲಸ ನಿಧಾನವಾಗದೆ ತೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಜಾಗದ ಬಗ್ಗೆ ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಕಮಿಷನರಾಗೆ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೂಡಲೇ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ರಾಮಭಟ್. — ಪುತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಹಳೇ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಹೊಸ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗೊಂಡೂರಾವ್ - ಪ್ರತಿಯೂ ನಾನು ನೋಡದೇ ಇರತಕ್ಕ ಜಾಗ ಅಲ್ಲ. ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದರೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾಗುವಂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೂ ವಿಶೇಷ ಸದಸ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ಫಾಸ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಕಳೆದ ಸಾರಿ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲವು ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಕೊಡತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ನಿಧಾನವಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲಾಗುವುದು ; ಮಾನ್ಯ ತಮ್ಮಯ್ಯನವರು ಕಡೂರಿಗೆ ಬಂದು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅಲ್ಲಿಗೂ ಕೂಡ ಬಂದು ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಮಾಡಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಕೂಡ ಅಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಭಾಕರ್ ತೆಲ್ಲೂರ್‌ವರೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಪ್ಪ ಕಳುವವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಅವರೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳು ಇವೆ ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೊಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ನಷ್ಟವಾಗಿವೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಬಸ್ಸುಗಳ ತೊಂದರೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ - ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ರೇಟಿನ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಆಗಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪೆಂಟಿಫಿಕೆ ಆಗಿ ಅನಾಲಿಸಿಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಬೇರೆ ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಇದನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ.

12-00 Noon

SRI R. GUNDU RAO.—So, the Corporation has taken a decision to raise the fare. It has already been notified to raise the fare. It need not come to Government at all since they have fixed the maximum limit within which the Corporation can raise the fare. After the announcement ticket books have been printed and it will come to effect from tomorrow. As per the assurance given by the Chief Minister, we could discuss the whole thing and if any direction goes to the Corporation the Corporation may consider goes the whole thing. Now it has come very difficult to change the decision already taken. Tickets have been already printed and supplied to all the divisions and the previous tickets were all withdrawn at this stage, we change the decision, it will be very difficult for the conductors to function. But we can discuss the pros and cons of the issue. Suppose the House feels that it is too much, the Corporation could reconsider it. But too stop it immediately, it is difficult. I request all the Members to co-operate in this matter.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ - ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ಡಿಮಾಂಡ್ ಬರುವುದರೊಳಗೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ರೇಟಿನ ಬಗ್ಗೆ ಅನಂತರ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಸೋಮವಾರದ ದಿನಾಂಕವೇ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಡಿಕೊಡಬೇಕು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಇದ್ದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ

ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಒಂದು ಸಾರಿ ರೇಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯ ರೂಪಕ್ಕೆ ಬರುವ ವೇಳೆ ಪುನಃ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆಯೇ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡೋಣ ಈಗ ಅವರು ಇದು ನಾಳೆಯಿಂದಲೇ ಇದು ಜಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ಒಂದು ವಾರ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ವಿ. ರಾಮಚಂದ್ರರಡ್ಡಿ.—ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್, ೩೦ನೇ ಪ್ರಕಾರ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಒಂದು ನೋಟೀಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ. "in view of the demand for grants relating to transport department which comes before the House for discussion, the request of the member is disallowed and the member could participate in the discussion relating to transport" ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ ಆದ್ದರಿಂದ ಈಗ ನನಗೆ ಹತ್ತು ನಿಮಿಷ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಟ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ವಾಗುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನಿಮ್ಮ ಪಕ್ಷದ ಸಚಿವರನ್ನು ಕೇಳಿ ಮಾತನಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇತ್ತು ತಾವು ಏಕೆ ಈ ಅವಕಾಶ ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟು ಮಾತನಾಡಲಿಲ್ಲ ?

SRI A. LAKSHMI SAGAR.—He had raised a specific matter under which he was expected to express his views. But your office having kept quiet for such a long time, without intimating sufficiently in advance, now intimates him that his motion is a disallowed, and he could make use of this opportunity to participate in the Demands of grants. So, now he is feeling aggrieved that he did not get an opportunity to participate either in this or in his motion. What is your ruling on this issue ?

MR. SPEAKER.—He could have taken the opportunity while giving the list of speakers who desire to participate in this Demand. I don't know why he has not done so.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಡಿಮಾಂಡ್ ಮೇಲೆ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಟ್ ಮಾಡುವುದು ಬೇರೆ. ಈಗ ಅವರಿಗೆ ಅವು ಒಳಿಸಿನಿಂದ ಉತ್ತರ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಮೊದಲೇ ಬಂದಿದ್ದರೆ ವಿಚಾರ ಹೇಳಬಹುದಿತ್ತು. ಅದರಿಂದ ಇದು ಮುಗಿದ ಮೇಲೆ ಅವರಿಗೆ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ ಕೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

MR. SPEAKER.—Guarantee cannot be granted to him for his speech. But the hon. Member will be given an opportunity to seek clarification. There is no point of order.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಜಶೇಖರನ್.—ಸ್ವಾಮಿ, ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳವರ ರಿಪ್ಲೈ ಮುಗಿದ ಮೇಲೆ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ ಕೇಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ವಿ. ರಾಮಚಂದ್ರ ರಡ್ಡಿ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ರೂಲ್ ೩೦ನೇ ಪ್ರಕಾರ ಪರಮಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ವಿಮರ್ಶೆ ಕೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

SRI R. GUNDU RAO.—I am just concluding Road Transport Corporation. Then I will have to come to Motor Vehicles and Tourism. ಫೋನ್ ದಿವಸ್ ನಾನು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಒನ್ ಫೋರ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಡಿಮಾಂಡ್ ಅವ ಮೇಲೆ,

ಚರ್ಚೆ ಮಾಡೋಣ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸರ್ಕಾರ ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಮಮ್ ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾಡಿ ಬಹಳ ದಿವಸ ಆಗಿದೆ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಸವರು ೧೯೮೫ ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಎೂಡ್ಲಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ತಲಾ ಸಮುದು ಕೆಡಿಮೆ ಇದೆಯೇ ಹೊರತು ಜಾಸ್ತಿ ಇಲ್ಲ. ಇವೊತ್ತಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಸವರು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಮಾಡಿ ಸಕಲ ಸಿದ್ಧತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಗವರ್ನರ್ ಮೆಂಟ್ ಕೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಗವರ್ನರ್ ಮೆಂಟ್ ಯಾವಾಗ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ ಅಂದರೆ ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಮಮ್ ಲಿಮಿಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಏನಾದರೂ ಇದ್ದರೆ. Till we reach 20 paise, we need not ask the Government. Only Corporation will come to the Government when it crosses that limit i.e. 20 paise ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬೇಡಿಕೆ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಚರ್ಚೆಗೆ ಬಂದಾಗ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ತಮಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೆಂದು ಆ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಹೇಳಿದ್ದರಂತೆ. ಈಗ ನಾನಾದರೂ ತರುಗೆ ಹೇಳುವುದಿಷ್ಟೆ. ಬರ್ಸಿನ ದರವನ್ನು ಏರಿಸಲಿ. ಸಕಲ ಸಿದ್ಧತೆಗಳೂ ಈಗಾಗಲೇ ಆಗಿವೆ. In what way can the Corporation stop this? It is a huge process. It is not a day's process or two day's process. ಹಿಂದೆ ನಾವು ಯಾವ ದಿನಾಮಿನಿಷನ್ ಬೆಟಿಂಗ್ ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಸಮೂಹಿಸಿರುವ ದಿನಾಮಿನಿಷನ್ ಬೆಟಿಂಗ್ ಗಳನ್ನು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸಿ ಎಲ್ಲ ಡಿಪೋಗಳಿಗೂ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಆಗಿರುವಾಗ ಬರ್ಸಿನ ದರವನ್ನು ಏರಿಸಬಾರದೆಂದು ತಾವು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈಗ ಏನು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ, ಆ ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ದಿನಾಮಿನಿಷನ್ ಬೆಟಿಂಗ್ ಗಳೂ ಇಲ್ಲ ಹೊಸದಾಗಿ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸಿರುವ ಬೆಟಿಂಗ್ ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಂತೆಯೂ ಇಲ್ಲ ಹೀಗಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಯಾವ ಕೆಲಸವನ್ನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತಾವು ಯಾವತ್ತು ಬೇಕಾದರೂ ನನ್ನ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಬಹುದು. Let me assure you once again. Absolutely I have no objection. You fix up any time--Monday or Tuesday. Along with the Chief Minister, you discuss. Again, it is the wisdom of the Corporation. Here, we cannot take a decision. The Cabinet cannot take a decision. ಈಗ ನಾವು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಹಿಂದಿನಂತೆಯೇ ಇರಲಿ ಎಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಗೆ ತಿಳಿಸಿದರೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವರಿಗೆ ಬೇಕಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಇನ್ನೂ ೧೫ ದಿವಸ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಗೆ ಇರುವ ತೊಂದರೆ ಏನು ಎಂಬುದನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಟಿಪ್ಪಿ ಸರ್ವಿಸಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಇವತ್ತಿನ ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದರೆ ಇನ್ನೂ ನೂರಾರು ಬಸ್ ಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಪಾನ್ತ್ ಟಿಪ್ಪಿ ಆಲ್ಟಿ ಇಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಗ್ರೌಂಡ್ ಟ್ರೈನ್ಸ್ ಆಗಲಿ, ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ವಾಹನಗಳನ್ನೂ ಓಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ನಗರದಲ್ಲಿ ದುಂಬುವಾಗಿ ಬಸ್ ಗಳನ್ನೇ ಓಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳ ಎಂದರೆ ಕೇವಲ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಬಹಳ ಚಕ್ಕವು. ನಾವು ಬಸ್ ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕಿದಷ್ಟೂ ಜಾಸ್ತಿ ಅಪಘಾತಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಚಿಕ್ಕವು, ಜನ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿ, ಹೊರಗಿನಿಂದ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಬರುವವರೂ ಹೆಚ್ಚು, ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸ್ವಂಗಳೂ ಬೇರೆ ಎಲ್ಲ ಜನಗಳೂ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೇ ಓಡಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿ ಮೊನೋ ರೈಲ್ವೆನ್ನು ಹಾಕಿಸಲು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ ಗಲಿ ೨ ೩ ಕಂಪೆನಿಯವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮೊನೋ ರೈಲ್ವೆನ್ನು ಹಾಕಿಸಿದರೆ ಆದರಿದರೂ ನಮಗೆ ತೊಂದರೆಗಳು ಬಂದಲ್ಲೊಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಭವಿಸುತ್ತವೆ. ನಾವು ಸಬರ್ಬನ್ ಟ್ರೈನ್ ಹಾಕಬೇಕಾದರೆ ಕನಿಷ್ಠ ೨೫ ಏರ್ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಅಂಡರ್ಗ್ರೌಂಡ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಕೂಡ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಡಬಲ್ ಡೆಕ್ಕರ್ ಬಸ್ ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ, ಅಲ್ಲಿ ಈಗ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ ಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು

ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಡಬಲ್ ಡಕ್ರರ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡಬೇಕಾದರೆ ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವರಗಳು ಇರಬೇಕು. ಲೈಟ್ ಕಂಬಗಳು ತಂತಿಗಳು ಇರಬೇಕು ಓವರ್ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಇರಬೇಕು. ಹೋಗಲಿ, ರೋಡ್ ಟ್ರೈನ್ ಆದರೂ ಹಾಕೋಣವೆಂದರೆ, ಇವುಗಳನ್ನು ಚಿಕ್ಕಚಿಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಅಪಘಾತಗಳಾಗುತ್ತವೆಂದು ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೫೦ ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೋಗಬಹುದಾದರೂ ಇವುಗಳನ್ನು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಾನು ಈಗ ಹೇಳಿದ ತೊಂದರೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಉದ್ಭವಿಸುತ್ತವೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದು ದರೆ ಈ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಲ್ಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ತೊಡಕಿನಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಈ ತೊಡಕನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಯಾರಾದರೂ ಉತ್ತಮ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಿದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಹೈಡ್ರೋವರ್ಕ್‌ವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅವರವರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ಭರವಸೆ ನೀಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ಮಾನ್ ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರವರ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ತಾವು, ಒಬ್ಬ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಬಗ್ಗೆ ದೂರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದುದಾಗಿಯೂ ಅದರ ವಿಚಾರಣೆ ಏನಾಯಿತೆಂದೂ ಕೇಳಿದರು. ಈಗ ಆ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಎನ್‌ಕ್ವೈರಿ ಮುಗಿದಿದೆ. ಅದರ ತೀರ್ಪು ಏನು ಬರುತ್ತದೆಂದು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮ ಏನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ಭರವಸೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀಮತಿ ಪ್ರಿಯಾಕಾರವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಟೀಕೆ ಮಾಡಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ನಾವು ಸ್ಪೆಷಲ್ ಮತ್ತು ಟೆಂಪರರಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದಕ್ಕೂ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರವಾಸ ಹೋಗುವುದು ಮದುವೆ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಜನಗಳನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು; ಇನ್ನೂ ಮುಂತಾದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಾವು ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆದರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅದರ ಸುಮಾರು ೬೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ವೇತನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಬಹಳ ಗುರುತರವಾದ ಆಪಾದನೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಗೃಹ ಇಲಾಖೆಯವರಿಂದ ವಿಚಾರಣೆ ನಡೆಸಿ ಅವರ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಿಜ ಎಂದು ಸಾಬೀತಾದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಈ ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಮೇಲೆ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಕಡೆನೇ ಓಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ನಿಬಂಧನೆ ಇಲ್ಲ. They can ply anywhere. ಆದರೆ ಇವರು ಪುದ್ದದಲ್ಲಿ ನಿಸ್ಸುವುದು ಜನರನ್ನು ಹತ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು, ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದು ಇವೆಲ್ಲವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೆಂದು ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಇದು ವಿರೋಧವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸೀಸ್ ಮಾಡಿಯೂ ಇರುತ್ತೇವೆ. Some buses were seized and some people have been fined. Again, in the light of the discussion and the points put forth by hon. Member Sri Veerappa Moily, hon. Lady Member Miss Pramila and other friends, definitely, we will look into it and if necessary, we will try to amend the Act, or frame the rules in such a manner that such mal-practices will not happen in future. I am giving this assurance in this August House.

Regarding non-possession of driving licence by the Motor Vehicle Inspectors who are not diplom holders of Automobile Engineering, I would like to say that my department has not selected the candidates. It is entirely the responsibility of the Public Service Commission. It is the Public Service Commission which is authorised to select the candidates. It is they who have interviewed them. ಈಗ ಏನು ನಿಜವಾಗಿರುವುದೋ ಅಂತಹವರೂ ಇರುವುದು. ಅವರನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. I got it verified. The rest of them are all qualified. Of course, they have not learnt driving. I do agree. They know the mechanical problems but they have not learnt the driving. In their training, it is not necessary that they should learn the driving. It is only after the training, they should learn. Otherwise, what guarantee is there that they will become Motor Vehicles Inspector? They may become Fitter in some factory. Fortunately, they have now become Motor Vehicles Inspectors. Now, we have arranged to train them in driving in the Police Training Centres and in K.S.R.T.C. We will give them training and see that within a period of time they will have a pukka driving licence. Therefore, I would once again wish to say that it is only P.S.C. which has interviewed them and not my department. In future, we will put a condition that only persons who have undergone this Automobile Engineering Course and who knows driving or who have obtained the Heavy Driving Licence will apply. It is a good suggestion, I agree with the hon. Member.

Regarding reconstitution of S.T.A., I would like to say that within a month, we are going to re-constitute the S.T.A. We will also keep it in mind the suggestions of the hon. Lady Member. We will consider it while framing the rules. ಮತ್ತೆ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ ಜಾರಿ ಇದ್ದಾರೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ ಜಾರಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಬಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಹಳವಾಗಿ ಅಗತ್ಯಕಂಠ ಅಕ್ಕಿ, ಬೆಂಟ್ರಿಗಳನ್ನು ಇದರಿಂದ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿರುತ್ತದೆ. ಸ್ಟ್ರೀಟ್ ಚೇಕ್ ಮಾಡಲು ಇವರ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯಕಂಠ ಅಕ್ಕಿ, ಬೆಂಟ್ರಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರವೇ ಈ ಹುದ್ದೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕೆಂದು ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಏತಕ್ಕಿಂತ Over speeding is also one of the major reasons for the accidents. ಅಲ್ಲದೆ ಸ್ಟ್ರೀಟ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಬಂದರೆ, ಬಂದು ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ತಯಾರು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಪ್ರಯೋಗ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದ್ದೇವೆ? ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಸ್ಟ್ರೀಟ್ ಚೇಕ್ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಅಕ್ಕಿ, ಬೆಂಟ್ರಿಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಯಾವುದೇ ಬಂದು ಬಸ್ ಮೈಕ್ರೋನಲ್ ಟ್ರಬಲ್‌ಗೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ತಪ್ಪಿಸಲು ಇದರಿಂದ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲ ಉಪಯೋಗ ಇರುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೂ ಅಳವಡಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದು ಬಂದು ಬೊಡ್ಡ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿ ಎಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಅನೇಕ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಂದುವರಿದಿವೆ. ಬಂದು ರಾಜ್ಯದ

ಸಂಪತ್ತು ಅದ್ವೈತವಾದಿಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದರೆ ಟೂರಿಸಮ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟರೆ ರಾಜ್ಯದ ಸಂಪತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೆಂದು ಬುರಲಿ ಯಾವ ಸಂದೇಹವೂ ಇಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಭರತ ದಶವು ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗಿಂತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಒಹಳ ಹಿಂದಿಬಿದ್ದಿದೆ. ಮೊನ್ನೆ ತಾನೆ ಟೂರಿಸಮ್ ಬಗ್ಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮ್ಮೇಳನ ನಡೆಯಿತು. ಆ ಸಮ್ಮೇಳನದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಕೌಶಿಕೇಶ್ವರರಿಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಟೂರಿಸಮ್ ಬಗ್ಗೆ ಈಗ ಇಟ್ಟಿರುವ ಹಣ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ತಾವು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲವೆಂತಲೂ ಇನ್ನೂ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಡಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿದರು. ಈ ಉದ್ದಮಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಹಣವನ್ನು ವ್ಯಯ ಮಾಡಬೇಕು, ಅನಂತರ ಇದರಿಂದ ಲಾಭವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು ಎಂದು ವ್ಯಾಪಾರ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಎಂದೂ ಕೂಡ ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಿಯಾರಿಟಿ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. They have given the lowest priority for Tourism That is very unfortunate. Whoever it may be, from the beginning, I am not talking of to-day, the Planning Commission has not given proper attention for this Tourism Department. ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಟೂರಿಸಮ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಎಂದರೆ ಕಾಮಧೇನು ಇದ್ದ ಹಾಗೆ. ಮೊದಲು ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹೂಡಿ ಟೂರಿಸಮ್‌ನ್ನು ಬೆಳೆಸಬೇಕೆಂದು ತದನಂತರ ಅದರಿಂದ ಫಿಂ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನು ಗಳಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಟೂರಿಸಮ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿರುತ್ತದೆ. There are breaches; There are Forests There are Temples; There are mythological places; There are historical places. So many places of tourist attraction are there in Karnataka but unfortunately, we never came up to the expectation. I never blame anybody. Due to financial position, no proper attention has been given, ಅದಕ್ಕೇ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ರೀಡ್ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಟೂರಿಸಮ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಾಗಿ ಇಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ They have planned for Rs. 160 Crores and they have submitted a report to the Planning Commission. When it comes back from them after all the exercises and check- it has become only Rs. 59-60 Crores. ಯಾವ ಯಾವ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಅದನ್ನು ಯಾವುದೇ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ವಿಚಾರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಬರುತ್ತಾರೆ. ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿ ಇಲ್ಲವಾದುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಈಡೆ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಟೂರಿಸಮ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಬಂದಂಥ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಜಾಗಗಳನ್ನು ನೋಡಬಹುದೆಂದು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂಡಿಯಾ ಎಂದರೆ ಜಲ್ಲಿಗೆ ಬರುವುದು, ದಕ್ಷಿಣದ ಆಗ್ನೇಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದು, ಆಗ ದಿಂದ ರಾಜಾಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದು, ರಾಜಾಸ್ಥಾನದಿಂದ ಬಾಂಬೆಗೆ ಹೋಗುವುದು. ಅನಂತರ ಕಾಶ್ಮೀರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಬಂದಂಥ ಪ್ರವಾಸಿಗರಲ್ಲಿ ೭೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕಾಶ್ಮೀರಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ವಿಧವಿಧವಾದ ಅಭಿಲಾಷೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಗೇಮ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಭಿರುಚಿ ಇದ್ದರೆ ಕೆಲವರಿಗೆ ರಿಸರ್ವ್ ಫಾರೆಸ್ಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣಿಗಳನ್ನು ನೋಡತಕ್ಕಂಥ ಅಭಿಲಾಷೆ ಇರುತ್ತದೆ, ಗೇಮ್, ಸೆಂಚುರಿ ಬರ್ಡ್ಸ್ ಸೆಂಚುರಿ, ಬ್ರೇಜಸ್, ಒಸ್ಟ್ರೀಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ನೋಡುವ ಅಭಿಲಾಷೆ ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಕಾಶ್ಮೀರದಲ್ಲಿ ಬ್ರೇಜಸ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಫಾರೆಸ್ಟ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪ್ರಕೃತಿ ಸೌಂದರ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ರಜ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಟೂರಿಸಮ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನ್ನು ಬೆಳೆಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳು ಇದ್ದರೂ ಹಣದ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂ. ೫೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈ ಉದ್ದಮಕ್ಕಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ದೊರಕಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಆದರೆ ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಾಭವನ್ನು ಗಳಿಸುವ ಅವಕಾಶವಿರುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್ Take for example K.G.F. I think in India, it is the only

place where you get the Gold. Gold Mines are there in K. G. F. ಹೀಗೆ ಅನೇಕ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಉಡುಪಿ, ಮರುವಂತಿ, ಮಲ್ಟೆ, ಬೆಲೂರು, ಹಳಿಬೀಡು, ಕೆಮ್ಮಣ್ಣುಗುಂಡಿ ಇವೆಲ್ಲ ಬಹಳ ಆಕರ್ಷಣೀಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಾಗಿವೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಆದರೆ ಹೊಸ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರಣ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಾವೇರಿ ಸಂಗಮದಲ್ಲಿ ಮಾಸವಿ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಉತ್ತಮ ಜಾತಿಯ ಮೀನು ಸಿಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಇಡಿ ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ರಾಜಶೇಖರ್ ಅವರ ಊರ ಹತ್ತಿರ ಇರುವ ಮೇಕೆದಾಟು ಇಲ್ಲಿ ಈ ಮೀನುಗಳು ಸಿಗುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು ಒಂದು ಪಿಪಿಂಗ್ ಸೆಂಟರ್ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟರೆ ಸಾವಿರಾರು ಜನರು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬರುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀನಾರಾಯಣ್.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಿಗೆ ಮೀನಿನ ರುಚಿ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದಿದೆ ಎಂದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡರಾವ್.—ನಿಮಗೆ ಯಾವ ಯಾವ ರುಚಿಗೊತ್ತಿರುತ್ತದೆಯೋ ಅವೆಲ್ಲ ರುಚಿ ನಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ರುಚಿಯನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕೇನೆ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದಿರುವುದು. I want to enjoy everything whatever is available in this country. That is why I am here. If you want, I can teach you also. Tourism is not developing. That is an unfortunate affair. If the tourism should be developed, people with universal tastes should be there.

ಅದ್ದರಿಂದ ಇಷ್ಟು ದೇಶ ನಾನು ಮಂಡಿಸಿರುವ ಈ ಇಲಾಖಾ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಸರ್ವಾನುಮತದಿಂದ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

೧೨-೨೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಶಿರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಲೂರಿನ ಪ್ಲೈವುಡ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ?

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡರಾವ್.—ಅದು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಡುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಶಿರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಟೂರಿಸಂ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಮ್ಮದು. ಬೆಲೂರು ದೇವಸ್ಥಾನದತ್ತರತಕ್ಕ ಮಾನ್ಯಮೆಂಟ್ಸ್ ಎಲ್ಲ ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಅದ್ದರಿಂದ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ?

SRI R. GUNDU RAO.—I agree with the views expressed by hon. Member Sri Chandrasekhara. The Forest Department has given licence to this Plywood Factory. So, the Tourism Department has nothing to do with what. Anyway, we will request the Forest Department to change the present location of Plywood Factory if it is possible. That will be looked into. The Belur and Halebidu temples comes under the control of Archaeological Department (Government) of India. Whether it comes under State or Central Government, it is our duty to preserve the monuments of this temple. We will write a letter to the Central Government to take note of these things and will also request them not to grant licences for any factory in and around the Belur town.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಹೆಚ್. ಪಟೇಲ್.—ಇಲ್ಲಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಹಳ ಗಂಭೀರವಾಗಿದೆ ; ನಾನು ಏನೋ ಕಲ್ಪನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಮಂತ್ರಿ ಮಂಡಳದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾದ ಬಿಕ್ಕಟ್ಟು ಇದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ ಮಾತನ್ನು ಅವರ ಮಂತ್ರಿಮಂಡಲದ ಮಂತ್ರಿ

ಗಳೂ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಬಸ್ ದರ ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಸದಸ್ಯರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅನಂತರ ಬಸ್ ದರ ಏರಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಬೇಕಾದರೆ ತೆಗೆದು ನೋಡಬಹುದು. ಇವತ್ತು, ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ನಾಳೆಯಿಂದ ಬಸ್ ದರ ಏರಿಸುವುದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ, ಕ್ಯಾಬಿನೆಟ್ ದಿವಿಷನ್ ಆದರೂ ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಮಾಡುವುದೇ ಸರಿ, ಮಾನ್ಯ ದೇವರಾಜ ಅರಸೂರವರು ಹೇಳಿದರೂ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇವರಿಗೆ ಶಕ್ತಿ ಇದ್ದರೆ ಮಾಡಲಿ; ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರು ಇವರನ್ನು ಪಜಾ ಮಾಡಲಿ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಜನತೆಗೆ ಸಫರ್ ಆಗಬಾರದು. ಬಸ್ ದರ ಏರಿಸುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದರಲ್ಲ ಎಂದು ನಾಳೆಯಿಂದಲೇ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಖಂಡಿತ ಸರಿಯಲ್ಲ; ಈ ರೀತಿ ಆಗಲೇಬಾರದು. ಅವರು ಉಳಿಯುತ್ತಾರೋ, ಇವರು ಉಳಿಯುತ್ತಾರೋ, ಆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬೇರೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ದರ ಏರಿಸಿಕೊಡಬೇಡವೆಂದು ನಮ್ಮ ಮನಸ್ಸು. ಸಮಯ ಕೊಟ್ಟು, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನಮ್ಮೊಡನೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ದರವನ್ನು ಏರಿಸಬೇಕೆಂದು ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗಿವೆ. ಜೇಬಿನಲ್ಲಿವೆ, ಅಲ್ಲಿವೆ, ಇಲ್ಲಿವೆ, ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕ ವೆಲ್ಲ ಕಾರಣಗಳು ಅಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಲಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇದು ಖಂಡಿತಾ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ I will ask the K.S.R.T.C. people to postpone this date and give effect to it some time later so that you can have a debate on this subject.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡರಾವ್.—ಅವರು ಭಾವಿಸಿರುವ ಹಾಗೆ ಮಂತ್ರಿಮಂಡಲದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಬೆಕ್ಕುಟ್ಟು ಇಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಏನಂದರೆ, ಬೆಕ್ಕುಟ್ಟು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನೇನೋ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ, ಆದರೂ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಆಗಲಿಲ್ಲವಲ್ಲ ಎಂಬುದು. ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೂ ಇಲ್ಲ, ಮತ್ತು ಅವರು ನನ್ನನ್ನು ಪಜಾ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೂ ಇಲ್ಲ. ಸಭೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಅವರು ಹೇಳುವುದು ಯಾವುದೂ ಖಂಡಿತ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು. ಅವರಿಗೆ ನಾದರೂ ಅದರಿಂದ ಲಾಭವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಎಂದರೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಇಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನವರು ಏನು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡುವ ಮುನ್ನ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ಕೊಡೋಣ ಎಂದು. ಅದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡಬಾರದು ಎಂದು ಏನು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ನಂತರ ಕೊಡೋಣವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ; ಆದ್ದರಿಂದ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಭ್ಯಂತರ ಇಲ್ಲ. I am prepared for a discussion. I just explained the difficulties that are being faced by the Corporation. So, this House can discuss this matter and come to a conclusion. Thereupon the Government will inform the decision taken by this House to the Corporation with regard to enhancement of fares. I would only submit that the views expressed and the direction to be given by the Government in this behalf will be looked into by the Corporation before taking up a final decision in this matter.

SRI M. VEERAPPA MOILY.—Mr. Speaker, Sir, with regard to bus station I gave a suggestion that instead of taking it up in piecemeal, this should be done on the lines of construction of Airports by the Director of Civil Aviation and the KSRTC should take up the work of

constructing the bus station uniformly. I appeal to the Hon. Minister to take note of this point.

Secondly, I had given a suggestion to hand over non-nationalised routes to private bus operators. I would like to have a statement in this behalf from the Hon. Minister for Transport.

Thirdly, I want to know from the Hon. Minister whether our Tourism Department has prepared a master plan so far as tourism is concerned. If so, when it is going to be implemented?

Fourthly, with regard to nationalisation of goods transport. Sir, this subject ought to have been taken up after the third five year plan. But till now we have not heard anything about this subject either from the Central Government or our State Government. In this connection, I would like to know whether Karnataka Government has taken any initiative to nationalise the goods transport. If not, will the Government take steps to nationalise the goods transport in consultation with the Central Government.

SRI R. GUNDU RAO.—Sir, regarding first clarification I wish to state that the KSRTC is taking up construction of bus station according to the traffic of the area. Though in some places *i. e.* to say in Taluk Headquarters we have constructed bus station it is because of heavy traffic in that place. So, we will give priority depending upon traffic in that area or in that particular place. Now, we have a scheme to construct bus stations in each of the taluka head quarters. Accordingly, we have got 3 types. they are (i) major bus station (ii) medium bus station and (iii) small bus station. So, depending the traffic and according to the plan will try to construct as many as upon bus stations in our state.

Regarding involving private bus operators in non-nationalised routes—this is a very vital matter and it requires careful thinking on the part of the Government. Because there are so many legal aspects are involved in this issue. So, after considering all these aspects we will take a final decision in this matter.

Thirdly, we have got a master plan on Tourism Development, but unfortunately, we cannot implement the master plan unless the assurance comes from the State or the Central Government. Of course, we have got our own problems in Tourism Department; so many complaints are there regarding the development of tourists centres. Unfortunately, due to lack of financial facilities, for the time being it is not possible to develop fully the good potentialities of tourism in the Karnataka State. In this connection I want say that we have discussed this matter in the recent Transport Ministers' Conference in Delhi where Prime Minister Sri Morarji Desai himself told that

when he was the Chief Minister of Maharashtra he wanted to nationalise the Goods Vehicles, but after hearing so many suggestion and complaints he has to give it up. The subject of goods vehicles cannot be a State policy but it is a national policy. I do not think that the State Government alone can take a decision. Anyway, in the next Conference, we will discuss this matter and we shall also take the views of the other States and also as well as the Centre.

ಶ್ರೀ ವೈ. ರಾಮಕೃಷ್ಣ.—ತಾವು ತಮ್ಮ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ನೇ ಇಸವಿ ತನಕ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗುತ್ತಿದ್ದರು, ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಸುಮಾರು ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೨ರ ನಂತರ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದರಲ್ಲ, ಇದರಿಂದ ದೃಢ ನಿತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾ ತಮ್ಮ ಕೆಲ ಅನಭವವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಇದರ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಏತಕ್ಕೆ ಕಾನೂನನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬಾರದು ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ತಮ್ಮ ಕೈಕೆಳಗೆ ಬರತಕ್ಕಂತಹ ಇಲಾಖೆಗಳು, ಅದು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಇಲಾಖೆ ಇರಬಹುದು, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇರಬಹುದು, ಅಥವಾ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಇರಬಹುದು. ಈ ಮೂರು ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ನೌಕರಿಯನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಇರತಕ್ಕಂತಹ ರಿಸರ್ವೇಷನ್‌ನ್ನು ರೂಲ್ಸ್‌ನ್ನು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದೀರಾ? ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಮೂರು ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲೂ ಸೇರಿ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರು ಸಾಧಾರಣ ೭-೮ ಸಾವಿರ ಜನರು ಇರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿ ಇಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ತಾವು ಈ ಒಂದು ಅಂತರವನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಏನಾದರೊಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಾ? ದಯಮಾಡಿ ತಿಳಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ತಾವು ಹೇಳಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಮೂರು ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲೂ ಎಷ್ಟು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತೋ ಅವುನ್ನು ಇದುವರೆಗೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ವೈ. ರಾಮಕೃಷ್ಣ.—೩ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂತಹ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಎರಡು ಇಲಾಖೆಯೂ ಮುಖ್ಯವಾದವು. ಒಂದು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್, ಮತ್ತೊಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ. ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಹಳ ಸಣ್ಣದು.

ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕ್ಲಾಸ್ ೨ ಕೆಟಗರೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ಯವರು ೬.೭ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ನವರು ೩.೩ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ನಂತರ ಕ್ಲಾಸ್ ೩ ನಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ನವರು ೧೧.೮ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ನವರು ೧.೪ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ನಂತರ ಕ್ಲಾಸ್ ೪ ರಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ನವರು ೧೮.೩ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ನವರು ೦.೪ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಒಟ್ಟು ಎಲ್ಲದರಲ್ಲೂ ಲೆಕ್ಕ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರು ಸೇರಿ ೧೮.೭ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ.

ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ಲಾಸ್ ೧ ರಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ೩.೫೭ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ಯವರು ಇಲ್ಲ. ಕ್ಲಾಸ್ ೨ ನಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ನವರು ೬.೯ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ನವರು ೦.೬೩ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಕ್ಲಾಸ್ ೩ ನಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ೫.೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ೧.೩೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಕ್ಲಾಸ್ ೪ ರಲ್ಲಿ ಎಸ್. ಸಿ. ನವರು ೧೨.೭೭ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಸ್. ಟಿ. ನವರು ೧.೪೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲಾ ಜಾತಿಯವರೂ ಅಂದರೆ ಮುಸ್ಲಿಮರು, ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರು, ಹಿಂದುಳಿದ ವರ್ಗದವರು ಹಾಗೂ ಇತರೆಯವರೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಕ್ಲಾಸ್ ೧ ರಲ್ಲಿ ೧೧.೨ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಕ್ಲಾಸ್

೨ ರಲ್ಲಿ ೧೫೮ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಕ್ಲಾಸ್ ೨ ರಲ್ಲಿ ೨೨,೬೬೯ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಕ್ಲಾಸ್ ೪ ರಲ್ಲಿ ೬,೩೩೬ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ.

This is the position which I wanted to state. We shall see that lacuna will be rectified and as far as possible, we shall try to give priority in future regarding appointments to them. That is all I can say at the stage.

SRI C. M. ARMUGHAM.—You can overcome this backlog by making bulk appointments for SCs/STs.

SRI R. GUNDU RAO.—It is very difficult for KSRTC to make bulk appointment. The Hon. Member is aware that already they have been facing with so many difficulties. When we nationalised the contract carriages, we have appointed so many drivers and conductors of private buses, still so many persons are coming and telling that they were working in private buses etc. We do not know whether they are genuine persons or not. In future, when we recruit, we will definitely set right this lacuna.

SRI MALLIKARJUNA KHARGE.—I want to know what is the percentage of retirement of SCs/STs every year?

SRI R. GUNDU RAO.—Now I do not have any information regarding this. I shall supply the information in a day or two.

SRI C. M. ARMUGHAM.—I would like to know what is the superannuation age of officials?

SRI MALLIKARJUNA KHARGE.—The Hon. Minister can adjust the quota of SCs/STs people who do not adequate representation in the department by special recruitment.

SRI R. GUNDU RAO.—We will examine the whole aspect and take proper decision to see that justice can be done to the weaker sections.

SRI C. M. ARMUGHAM.—I would like to know from the Hon. Minister whether the Corporation is following reservation in promotion and if so, how many were promoted in the last one year and how many Scheduled Castes and Scheduled Tribes were promoted?

SRI R. GUNDU RAO.—Whatever decision Government has taken in this behalf, the Corporation is following it with effect from 1-4-1978.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ವಿ. ರಾಮಚಂದ್ರ ರೆಡ್ಡಿ :—ಸ್ವಾಮಿ, ರೋಲ್ ನಂಬರ್ ೩೧೨೨ ಪ್ರಕಾರ ಎರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನ ಸೆಳೆಯಲು ನೋಟೀಸ್ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದೆ. ತಾವು ಅವಕ್ಕೆ ತಾವು ಹೇಳಿ ದಿರಿ ಇಲಾಖೆಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಬಂದಾಗ ಅದರಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿ ಮಾತನಾಡುವಿರಿ ಎಂದು. ಈಗ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ವಾರಂಟೇಷನ್ ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನನಗೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ತಮ್ಮನ್ನು ಪ್ರವೃಥಮ ವಾಗಿ ಪಡಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ನಾನು ಕೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಆ ಕಂಡ್ ಕ್ಲರ್ ವಜಾ, ಈ ಡೈರರ್ ವಜಾ ಎಂದು ಬರುತ್ತಾ ಇದ್ದುದು, ಈವಾಗ ಒಂದು ಬಸ್‌ನೇ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಬರುವುದನ್ನು ವಜಾ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ತಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಲಿ ಕೆಲೋ ಮೀಟರ್ ಇರುವ ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗೆ ರಾತ್ರಿ ೧೦ ಗಂಟೆ ಮೇಲೆ ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟಿನಿಂದ ದಿನಾ ಒಂದು ಬಸ್ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಈವೊತ್ತು ದಿಡ್ಡೀರನೆ ವಜಾ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ಒಂದು ಮುನ್ನೂಚನೆಯೂ ಇಲ್ಲದೇನೇ ಹಾಗೆಯೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಏನಾಯಿತು ಎಂದರೆ ಹೀಗೆ ಯಾವ ಮುನ್ನೂಚನೆಯೂ ಇಲ್ಲದೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದರಿಂದ ರಾತ್ರಿವೇಳೆ ಈ ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ಕಾದುಕೊಂಡಿದ್ದ ಹೆಂಗಳರು ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳು ನಮ್ಮ ಮನೆಗೆ ಬಂದು ನಮ್ಮನ್ನು ಮನೆಗೆ ತಲುಪಿಸಿಕೊಂಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರು. ನಮ್ಮ ಮನೆಗೆ ಯಲ್ಲಾದರೂ ಕೂಡ ಅವರಿಗೆ ಜಾಗ ಕೊಡೋಣ ಎಂದರೆ ನಮ್ಮ ಮನೆಯ ಕಾಂಪೌಂಡ್ ಬಹಳ ಚಿಕ್ಕದು, ಇಲ್ಲವೇ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಮನೆಗಾದರೂ ಕೂಡ ಅವರನ್ನು ಕಳಿಸೋಣವೇ ಎಂದರೆ ಅಲ್ಲಿಗೂ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೂ ಸಹ ಬಸ್ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಆಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗೆ ಬರತಕ್ಕಂಥಾ ಬಸ್‌ನ್ನು ದಿಡ್ಡೀರನೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ಶಾಸಕರಾದವರು ನಾವು ಏನು ಅವರಿಗೆ ಉತ್ತರ ಕೇಳಬೇಕು ಹೇಳಿ. ಅವರು ನಮ್ಮನ್ನು ಬಂದು ಏತಕ್ಕೆ ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಾರಲ್ಲಾ ಇದಕ್ಕೆ ನಾವೇನು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ದಯವಿಟ್ಟು ತಿಳಿಸಿಕೊಡಿ.

ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಯಾವುದಾರೂ ಒಂದು ಬಸ್‌ನ್ನು ಅರ್ಧ ಮೈಲಿ ಅಥವಾ ಒಂದು ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ರವರೆಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆಂಡ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇವೆ ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ವಿನಾ ಅವರು ಅದನ್ನು ೬ ತಿಂಗಳಾದರೂ ಕೂಡ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವನ್ನೂ ಸಹ ಕಳುಹಿಸಲಿಲ್ಲಾ. ತಮಗೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಯಾವ ಬಸ್‌ನ್ನು ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರದವರೆಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆಂಡ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿ ಅಂತ ಕೇಳಿದ್ದು ಎಂದರೆ ಮಾರ್ತೆಹಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್‌ನ್ನು ದೊಡ್ಡಾನೆ ಕುಂದಿಯವರೆಗೆ ಓಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದು. ನಾನು ಅದನ್ನು ಬಾಕಿ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಓಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲಾ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೯ ಗಂಟೆಗೆ ದೊಡ್ಡಾನೆ ಕುಂದಿಯಿಂದ ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳು ಸ್ಕೂಲುಗಳಿಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಆ ಹುಡುಗರು ಮಾರ್ತೆಹಳ್ಳಿಯ ವರೆಗೆ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಹತ್ತಬೇಕು. ಆ ಟ್ರಿಪ್ ಮಾತ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆಂಡ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದು. ಅದಕ್ಕೆ ಅವರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಅವರು ನಡೆದು ಕೊಂಡು ಬಂದು ಹತ್ತಲಿ ಎಂದರೆ ಇದರಿಂದ ಆ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಬೇರೆ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಓಡಿಸಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲಾ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೯ ಗಂಟೆಗೆ ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳಿಗಾಗಿ ಬರುವಂಥಾ ಬಸ್‌ನ್ನು ಮಾರ್ತೆಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ದೊಡ್ಡಾನೆ ಕುಂದಿಯವರೆಗೆ ಓಡಿಸುವ ಹಾಗೆ ಇದನ್ನು ಎಕ್ಸ್‌ಟೆಂಡ್ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್ (ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು) :—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ರಾತ್ರಿ ಹೊತ್ತು ಆ ಜನಗಳು ಸಿನಿಮಾ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಆ ಹಳ್ಳಿಗೆ ವಾಪಸ್ಸು ಹೋಗೋಣ ಅಂತ ಬಂದಾಗ ಹೀಗೆ ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಆದರೆ ಆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಅನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ ಓಡುವುದು ಹಗಲುಹೊತ್ತಿನಲ್ಲೇ ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಆಗಲಿ ಅಥವಾ ರಾತ್ರಿಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಆಗಲಿ ಆ ಜನಗಳಿಗೆ ತಂಬಾ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ನಿಜ. ಆದುದರಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುವಂತೆ ಕ್ಯಾನ್ಸಲೇಷನ್ ಅನ್ನು ಮಾಡುವಂಥಾದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದೇ ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಅದೇನೇ ಇರಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈಗ ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಇರುವಂಥಾ ಅನಾನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಹೇಳಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಭಾಗದ ಜನಗಳಿಗೆ ಏನೂ ತೊಂದರೆಯಾಗದೇ ಇರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಆದೇಶ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಆ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಓಡಿಸುವ ಬಸ್ಸು ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಆಗದೇ ಇರುವ ಹಾಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸ್ಕೂಲ್ ಮಕ್ಕಳಿಗಾಗಿ ೯ ಗಂಟೆಗೆ ಮಾರ್ತೆಹಳ್ಳಿಗೆ ಬರುವ ಬಸ್‌ನ್ನು, ಆ ಟ್ರಿಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಬರುವಂಥಾ ಬಸ್‌ನ್ನು ದೊಡ್ಡಾನೆ ಕುಂದಿಯವರೆಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆಂಡ್

ಮಾಡಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದೆಯೂ ಸಹ ಅಪ್ಪಿಕೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವಾಗಿ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ವಿನಾ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಏನೂ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದೇನೇ ಇರಲಿ ಇದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕ್ಷೇತ್ರದ ವಿಷಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ವಿವರಗಳನ್ನು ತರಿಸಿ ಅದನ್ನು ನೋಡಿ ನಿಧಾನವಾಗದೇ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ತಕ್ಕ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಮಾರ್ತದಲ್ಲಿಯಿಂದ ದೊಡ್ಡಾಸೆಕುಂದಿಯವರಿಗೆ ಆ ಬಸ್‌ನ್ನು ಎಕ್ಸ್ಟೆಂಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತೇನೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವೇನು ಒಂದು ಅತಂಕವಾಗಿಲಿ ಅಥವಾ ಯೋಚನೆಯಾಗಲಿ ಮಾಡಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಟಿ. ರಾಮಂ :- ನನಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಬಟ್ಟೆ ನೋಡಿದಾಗ ನನಗೆ ಏನು ಅನಿಸಿತು ಎಂದರೆ ಅದರೂ ಸಹ ಇದರಲ್ಲಿ ಅನುಭವಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಅನಿಸಿತು. ಆದರೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಮಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೮೦ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇರುವ ಕಡೆ ಬರೆ ೭೫-೮೦ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಾತ್ರ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇವೆ. ನಾನು ಇದನ್ನು ಸಮ್ಮಾನ ಹೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ೫ ದಿವಸದ ಎಕ್ಸ್ಟೆಂಡ್ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ. ಶೇಕಡ ೫೦ ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗಾದರೆ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಸಾರಿವಾರು ಜನರ ಗತಿ ಏನು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಇದು ನಾನೇ ಸ್ವತಃ ಅನುಭವಿಸಿದಂಥದ್ದು. ಮೊನ್ನೆ ದಿವಸ ನಾನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟೆ. ಏತಕ್ಕಿಂತಲೇ ನನ್ನದೊಂದು ಕಾಲಿಂಗ್ ಅಟೆನ್ಷನ್ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಅದರ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಬರಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟೆ. ಕೊನೆಗೂ ಸಹ ಆ ಮೇಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪಲು ಆಗಲಿಲ್ಲ. ನಾನು ಬರುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಜನ ಇದ್ದರೂ ಬಸ್ಸಿನ ಒಳಗಡೆ ೫೦-೬೦ ಜನ ನಿಂತಿದ್ದರು. ಬಸ್ಸಿನ ಹಿಂದೆಗಡೆ ಬಾಗಿಲಿನಿಂದ ಹತ್ತಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದೆ ಮುಂದೆ ಹೋದರೆ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವಂಥ ಕಡೆಯಿಂದ, ಕಂಚಿ ಮೇಲೆ ಹತ್ತಿಕೊಂಡು ಬಸ್ಸಿನ ಒಳಗಿನಿಂದ ಹೋಗಿ ಕುಳಿತು ಕೊಂಡೆ. ಹೊರಗಡೆ ಇರುವ ಜನ ಇದೇನಪ್ಪ ಎಂ.ಎಲ್.ಎ. ಆದವರು ನಮ್ಮನ್ನು ಒಳಗೆ ಬಿಟ್ಟು ಒಳಗೆ ಒಳಗೆ ಹೋಗಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡರಲ್ಲ ಎಂದು ಅಂದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಅದರೂ ಕೂಡ ನಾನು ಈ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪಬೇಕಾದರೆ ಎರಡು ಗಂಟೆಯಾಯಿತು. ಜೊತೆಗೆ ಕೆಲವು ಮೇಳಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದರೆ ಒಳ್ಳೆ ಸೈನ್ಯ ಬಂದ ಹಾಗೆ ಬಂದೆಬಿಡುತ್ತವೆ, ಕೆಲವು ಮೇಳಿ ಯಾವುದೂ ಬರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಒಂದು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏತಕ್ಕಿಂತಲೇ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಲ್ಲಿ ಜನ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೋ ಅಂಥಾ ಕಡೆಗೆ ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆರೀತಿ ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇವೆ. ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಈಗ ಬದಲಾಗುವಾಗಿದೆ. ತಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಆರು ಗಂಟೆ ಒಳಗಡೆ ಏನಾದರೂ ಹೋದರೆ ಸರಿ, ಏನಾದರೂ ೧೦ ಗಂಟೆ ಮೇಲಾದರೆ ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗಲು ಯಾವ ಬಸ್ಸು ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಆವಾಗ ಆ ಜನರು ನಮ್ಮನ್ನು ಏನು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಮೊದಲು ನಮ್ಮನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಿ ನಂತರ ನೀವು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಅನ್ನುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಒಂದೊಂದು ಸಾರಿ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ೧೦-೧೨ ಗಂಟೆಗೆ ಹೋಗಿ ತಲುಪಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಜೊತೆಗೆ ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳಿಗಾಗಿ ೫ ಗಂಟೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಒಂದು ಬಸ್ ರಿಸರ್ವ ಆಗಿ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಇದರ ಒಂದು ಅನುಭವವನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಎರಡು ದಿವಸದ ಮೆಟ್ರಿಗೇಯಾದರೂ ಕೂಡ ರಾತ್ರಿ ೮ ಗಂಟೆಗೆ ಮತ್ತೂ ೧೦ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನ ವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಆವಾಗ ಅದರ ಅನುಭವ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರನ್ನು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ :—ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಈ ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾ ಕಾಂಪನ್ಲೆಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾವು ಪದೇ ಪದೇ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ಸೂಚನೆಯೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕು.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಈ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸ್ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಮಿನಿಬಸ್ ಹಾಕುವ ಬಗ್ಗೆ ಏನಾಯಿತು, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಜಶೇಖರನ್ :—ಸ್ವಾಮಿ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಹಿಂದೆ ಈ ಒಂದು ಸದನದಲ್ಲಿ ನಡೆದಂಥಾ ಬಸ್ಸಿನ ದರದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಂದು ಅತಂಕವನ್ನು ಕೇಳಿ ಅವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದರು. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಜನಗಳ ಒಂದು ಅತಂಕ ಏನು ಇದೆ ಅದನ್ನು ಅರಿತು ಈ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನ ದರದ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಾವೂ ಕೂಡ ತಿಳಿದಿದ್ದೆವು. ಮತ್ತು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಸಹಿತ ಅವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಚನ ಕೊಟ್ಟರು. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಬರಲಿ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಈ ಬಸ್ಸಿನ ದರದ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ತಡೆ ಹಿಡಿಯುತ್ತೇವೆ ಅಂತ ಹೇಳಿದರು ಅದೇ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರು. ಆದರೆ ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಟೆಕೆಟ್ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸಿಟ್ಟಿದೆ. ಮತ್ತು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರು. ನಾನು ಹೇಳತಕ್ಕದು. ಜನಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯ ಕಷ್ಟವನ್ನು ತಾವು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೋ ಅಥವಾ ಟೆಕೆಟುಗಳನ್ನು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಅದರಿಂದ ದರಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯೇ ? ಜನಗಳಿಗೆ ಕಷ್ಟ ಆಗುವುದಾದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟ ವಾದರೂ ಸಹ ಜನಗಳ ಕಷ್ಟವನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಟೆಕೆಟುಗಳನ್ನು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಅದನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಕಷ್ಟವೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲಿ ಸಾಧುವಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿರಂಕುತ ಪ್ರಭುತ್ವ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಇಂಥ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದು ಸಾಧ್ಯ. ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ಇರುವುದರಿಂದ ಇಂಥ ನಿಲುವನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಒಂದೇ ಸಾರಿಗೆ 32-36 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವಾಗ ಬಡಜಾರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹೊರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ಅದೇತ ಕೊಟ್ಟು ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ, ನಂತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಒಂದು ನಿರ್ಧಾರಕ್ಕೆ ಬರುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

೧-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

(ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ತೆಕ್ಕೇಡ್ ಅವರು ಎದ್ದು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರು)

ನಿಮಗೆ ನಾಚಿಕೆಯಾಗಬೇಕು, ಬಡ ಜನರ ಮೇಲೆ ಹೊರಲಾದ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹೇರುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆಡಳಿತ ನಡೆಸತಕ್ಕ ಜನ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರ ಕಷ್ಟ ಸುಖಗಳನ್ನು ಅರಿತು ಇಂಥ ನಿರ್ಧಾರಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇಡ್.—ನಿಮಗೂ ನಾಚಿಕೆಯಾಗಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಜಶೇಖರನ್.—ಬಡ ಜನಗಳ ರಕ್ತವನ್ನು ಹೀರುವಂಥ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಾರದು.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇಡ್.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನಮಗೆ ನಾಚಿಕೆಯಾಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಪದವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದೇ ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು :— ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಸಭೆಯ ಘನತೆ ಗೌರವಗಳನ್ನು ಕಾಪಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರ ಕರ್ತವ್ಯ. ದಯಮಾಡಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಾರೂ ಇಂಥ ಪದಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬಾರದು. ಕಾನೂನಿಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ವರ್ತನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದು ತಮ್ಮ ಗೌರವಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ತರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಾವುಗಳು ತಿಳಿಯಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇಡ್.— ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ರಾಜಶೇಖರನ್ ಅವರು ನಾಚಿಕೆಯಾಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಪದವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದ್ದಾರೆ, ಅವರು ಅದನ್ನು ಪಾಪಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅವರು ಅಪ್ರಾಸಂಗಿಕವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದ್ದಾದ್ದರಿಂದ ಪಾಪಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರು ಅದರ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ವಿ. ರಾಮಚಂದ್ರ ರೆಡ್ಡಿ.— ಏನು ಸ್ವಾಮಿ ಅವರು ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಮ್ಮನ್ನು ಬೆದರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಏನು ಮಾಡ್ತಾರೆ ಸ್ವಾಮಿ ಅವರು ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಯಾರೂ ಏನನ್ನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ವಿ. ರಾಮಚಂದ್ರ ರೆಡ್ಡಿ.—ನಾವು ಅದಕ್ಕೂ ಸಿದ್ಧರಾಗಿ ಬಂದಿದ್ದೇವೆ.

SRI C. M. ARMUGHAM.—The question of raising the bus fare is an important aspect. It should not be treated lightly as coming from opposition or ruling party. It pertains to the people of the State. Mostly those who have no access to other modes of transport travel in buses. Therefore I want to appeal to the Minister that whatever be the decision taken, if it were to affect the poor people we must reconsider it. The corporation may be an autonomous body but if the Government were to know that it will have an effect on the entire travelling public, they should direct the corporation in a proper manner. In my speech I suggested that he may constitute small committee of legislators : he can discuss with them and come to a decision. What the hon. member Sri Rajasekharan is stating is the reflection of the people's difficulty in the entire Karnataka. The Hon. Minister is a very good person and though he is young he has understood the difficulties. But he must not simply go by the decision of the corporation. Nearly 3½ crores of people of the State are affected and majority of them travel by bus. Have you at any time assessed the economy in the rural population ? I agree they have taken some decision to raise the fare. I also agree that compared to Tamilnadu, Andhra Pradesh, Maharashtra and other States, ours is a little less. But there is no justification to raise it all of a sudden by 37.5%. If you have not increased the rate in all these years, it is your fault and for that you should not increase all on a sudden. I do not think any member in any corner of this House will justify the fare rise. I request you to kindly constitute a small committee to discuss with them. Please don't implement the decision of the corporation.

SRI D. T. RAMU.—During the course of his speech the hon. member Sr M. V. Rajasekharan used the words 'ನಾಚಿಕೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆ' I want to know whether it is parliamentary. If it is unparliamentary—

tary it should be expunged from the records. It has gone into the records. I want the Chair to give a ruling on that.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ಹೆಚ್. ಪಟೇಲ್.—ಅವರು ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಪದ ಅನ್‌ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟರಿಯೂ ಅಲ್ಲ ಅವರಿಗೆ ನಾಚಿಕೆಯೂ ಅಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಟಿ. ರಾಮು.—ಹಿರಿಯ ಸಮಾಜವಾದಿಗಳಾದ ಮಾನ್ಯ ಪಟೇಲರಿಂದ ನಾನು ಇಂಥ ಮಾತನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿರಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಜಶೇಖರನ್.—ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತಾವು ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಮಾನ್ಯ ಪಟೇಲರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ನಾನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಪದ ಅನ್‌ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟರಿಯೂ ಅಲ್ಲ. ನಾನು ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆಂದರೆ, ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವ ಬಸ್ ದರಗಳು ನೂರಕ್ಕೆ ರಿಂದಪ್ಪು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಜನಗಳಿಗೆ ಅಫೆಕ್ಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ವಿಚಾರವನ್ನು ಅವರು ತಮ್ಮ ಪಾರ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡದೆ ನಾನು ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ, ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಭಟನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಟಿ. ರಾಮು.—ನಮಗೂ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಷ್ಟೆ ಕಳಕಳಿ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿ.—ಅವರು ಪ್ರತಿಭಟನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಲಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ರಾಜ ಶೇಖರನ್ ಅವರು ಅಷ್ಟು ಉದ್ದವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಜಶೇಖರನ್.—ಅದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾದವರು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು, ಅವರಲ್ಲ.

MR. SPEAKER.—Members should refrain from using words like ‘shameless’. In order to maintain the dignity and decorum of the House they should refrain from making personal attacks on other members.

SRI D. T. RAMU.—Sir, those words should be expunged from the records.

SRI M. V. RAJASEKHARAN.—If they are going to insist on that I stand by what I said.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅವರು ಹೊಸದಾಗಿ ಆರಿಸಿ ಬಂದಿರುವ ಸದಸ್ಯರೆಂದು ಈಗ ತಾವೇ ಹೇಳಿದಿರಿ, ತಾವು ಹಳಬರಾಗಿದ್ದು ಏತಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟೊಂದು ಉದ್ರೇಕಗೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ? ಅದನ್ನು ತಾವು ಅಪ್ಪಕ್ಕೇ ಬಿಟ್ಟು ಬೇರೆ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಹೋಗೋಣ.

SRI PRABHAKAR TELKAR. — Regarding the revenue that the Corporation is getting from the rural areas, I had requested the Government to have a comprehensive plan to provide shelter and drinking water facilities to the rural commuters who travel in buses. I had also made a suggestion to have lady conductors in buses to avoid pilferage. In Chitapur taluk the buses are not plying properly. I had requested the Government to provide a bus between Malkhed and Chitapur, the distance of which is hardly 12 Kms, in order to facilitate the passengers of that area. I request the Hon'ble Minister to reply to my above points.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ನಮ್ಮ ದಾವಣಗೆರೆ ಸಿಟಿಗೆ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಅವರಿಗೆ ನಮ್ಮ ನಾಗರಿಕರ ಪರವಾಗಿ

ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್-ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿರುವುದು ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯ. ದಾವಣಗೆರೆ ಮತ್ತು ಹರಿಹರದ ನಡುವೆ ಜನರ ಓಡಾಟ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಬಸ್ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದನ್ನು ಕೈಬಿಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ದರ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ ಜನರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅನಾವಶ್ಯಕವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗೊಂದಲ ಉಂಟುಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದಕಾರಣ ಇದನ್ನು ಕೈಬಿಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಈ ಕಾರ್ಯೋದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿದರೆ ಈ ರೀತಿ ದರ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ಪ್ರಮೇಯವೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ರಾಜೂಗೌಡ — ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಅಕಸ್ಮಾತ್ ಅಪಘಾತವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೇನಾದರು ಸತ್ತರೆ, ಅಂತಹವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಲು ಒಂದು ಕ್ಷೇಮ ನಿಧಿಯನ್ನು ಏರ್ಪಾಡ ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಈಗ ಮದ್ದೇಶ್ವರಬೆಟ್ಟಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಂದ ಹೊರಟ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಸಾಯಂಕಾಲ ೪ ಗಂಟೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಸಕ್ತ ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುರನೇ ದಿನ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹತ್ತು ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುತ್ತದೆ. ೪ ಗಂಟೆಗೆ ಬರುವ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿಯೇ ನಿಲ್ಲದೆ ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದೆ ೫.೩ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿ ಬೆಟ್ಟಕ್ಕೆ ಹೊರಟರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಟ್ಟಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ತಮಗೆ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಅದು ಇನ್ನೂ ಕಾರ್ಯಾಗತವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಜಾಗೃತ ಅರ್ಯಾಗತ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಇಬ್ರಾಹಿಂ — ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಇವುಗಳ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳು ಏನಾದರು ಕೆಟ್ಟು ಹೋದರೆ ೮೦-೧೦೦ ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ವರ್ಕ್-ಷಾಪ್‌ಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪನ್ನು ತೆರೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮತ್ತು ಭದ್ರಾವತಿಯ ನಡುವೆ ೧೩೦೦-೧೫೦೦ ಜನ ಕಾರ್ಮಿಕರು ದಿನವೂ ತಿರುಗಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹನ್ನೊಂದು ಗಂಟೆಯ ಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಈಗ ನಾವು ಏನು ಬಸ್ ದರ ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಖಾಸಗಿಯವರು ಮುಂದೆ ಬಂದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುತ್ತೀರಾ ?

ನಾಲ್ಕನೆಯದಾಗಿ, ಈಗ ನಿಮ್ಮ ಕಾರ್ಯೋದ್ಯಮ ಅವರು ಏನು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ೫ ಪರ್ಸೆಂಟೇಜಿಗೆ ಮೇಕಪ್ ಮಾಡಿ, ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತೇವೆಂದು ಯಾವುದಾದರೂ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಯವರು ಫಾಲೆಂಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಬಂದರೆ, ಅಂತಹವರಿಗೆ ಇಡೀ ಕಾರ್ಯೋದ್ಯಮ ಅಡಳಿತವನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ನರಾಥನ್ — ಈಗ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯೂ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ತೆರೆಯುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ತೆರೆದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ತೆರೆಸಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಒತ್ತಾಯ ತರುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ತಮ್ಮನ್ನು ಒಂದು ಸಲ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ತೋರಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೂ ಇನ್ನೂ ತೆರೆಯಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಏನಾದರೂ ಕೆಟ್ಟರೆ ೨೦-೩೦ ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಈಗ ೨೦-೩೦ ಸರ್ಕಾರಿ ಕಛೇರಿಗಳಿವೆ. ಬಸ್ ಡಿಪೋ ತೆರೆಯಲು ಟಿ.ಡಿ.ಬಿ.ನವರು ಜಾಗ ಕೊಡಲು ಮುಂದೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದಕಾರಣ ಅಲ್ಲಿ ಜಾಗೃತ ಒಂದು ಡಿಪೋ ತೆರೆಯಲು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಇನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಮತ್ತು ಸಬ್-ಡಿವಿಜನ್ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಬೇಲೂರು ಮತ್ತು ಹಳೇಬೀಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಮತ್ತು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಈಗಿರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಸೌಲಭ್ಯ ಸಾಲದೆಂದು ಹೊಸದಾಗಿ ಕಾಟೇಜಸ್ ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಅವುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಒಂದು ವರ್ಷವಾಯಿತು. ಇನ್ನೂ ಓಪನ್ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ? ಯಾವಾಗ ಓಪನ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾಟೇಜಸ್ ಸಾಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ; ಅದಕಾರಣ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಕೊಠಡಿಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುತ್ತೀರಾ?

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಬೇಲೂರು, ಹಳೇಬೀಡು ಮತ್ತು ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ ಇವು ಮೂರಕ್ಕೂ ಹಾಸನ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ನಡೆಸತಕ್ಕಂಥ ಮೊಟೆಲ್ ಇದೆ ಈಗ ಕರ್ನಾಟಕ ಟೂರಿಜಂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಬೆಂಗಳೂರಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಬೇರೆಬೇರೆ ಪ್ರವಾಸ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಹಾಸನದಿಂದ ಒಂದು ಬಸ್‌ನ್ನು ಬೇಲೂರು, ಹಳೇಬೀಡು ಮತ್ತು ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳಕ್ಕೆ ಒಂದು ಟ್ರಿಪ್ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಾವು ಕರ್ನಾಟಕ ಟೂರಿಜಂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಹೇಳುತ್ತೀರಾ?

ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ತಾವು ಏನಾದರೂ ಸಲಹೆ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ನಗರದ ಕೇಂದ್ರ ಪ್ರದೇಶಗಳಾದ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನಿಂದ ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ಗೂ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನಿಂದ ಜಯನಗರಕ್ಕೂ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನಿಂದ ಶಿವಾಜಿನಗರಕ್ಕೂ ಇಂತಹ ಕಡೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿಲ್ಲವಾದ ಕಾರಣ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಾಡುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ದೂರದ ಬಡಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸೀಟ್ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಜನಗಳು ಒಂದು ಸೆಂಟರ್‌ನಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸೆಂಟರ್‌ಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟಪಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳಲ್ಲಿ ರೇಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ, ಮೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ೯-೧೨ ಸೀಟುಗಳು ಉಳ್ಳಂತಹ ಮೆಟ್ರೋಡರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳನ್ನು ಇಂತಹ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ಬಸ್ ದರಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಸ್ತಿ ದರದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಿದರೆ ಬಸ್‌ಗಳ ಕೊರತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿ ವಿನಂತಿ

ಶ್ರೀ ವಿ. ಮುಸಿಯಪ್ಪ.—ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಎರಡು ವರ್ಷದಿಂದ ನಾನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ವೈಸ್ ಛೇರ್ಮನ್‌ಗೆ ಕಾಗದವನ್ನು ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಖುದ್ದಾಗಿಯೂ ಸಹ ಮಾತನಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಅರ್ಧಭರ್ತೆ ಆಗಿ ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದಿದೆ. ಇದನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ. ಸ್ವಾಮಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ರೂಟ್ ಮಾರ್ನೋಪೊಲಿಯಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅರ್ಧ ಮೈಲಿಯಷ್ಟನ್ನೂ ಸಹ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ನಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳೂ ಕೂಡ ಪ್ರಾಮ್ ಆಗಿ ರನ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ೪-೫ ಮೈಲಿ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪಾಯಿಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಿಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಹೇಗಿದ್ದರೂ ಇಂಟರ್‌ನಲ್ ವಿಶೇಜಸ್‌ಗೆ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಈ ಕಷ್ಟವನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಪರಿಹಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಅಂಟದಷ್ಟು ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕೈದು ಮೈಲಿಯ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಮಾನೋಪಲಿ ಸ್ಕ್ರೀಮ್‌ಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

SRI QAMARUL ISLAM.—There was a proposal before the Corporation to start a Regional Workshop at Gulbarga, and I understand the Committee also inspected the site. I want to know what has happened to that proposal. Secondly, I would like to know whether the Corporation is implementing the Government Order to provide 18 per cent

reservation for the backward communities and whether the muslims have been given adequate representation in services in the Corporation.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಡಿ. ಸೋಮಪ್ಪ.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗ ಟ್ಯಾಕ್ಸೆಷನ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಓ ಅಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಇದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಟ್ರಿಬರಿ ಕೌಂಟರ್ ಗಳನ್ನು ತೆರೆದು ಅಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟೋಕನ್ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನಮಗೆ ಬಸ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಾವು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮರ್ಯಾದೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಯಾವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೂ ನೂರಾರು ಜನರು ನುಗ್ಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೂ ಶಾಲೆ ಕಾಲೇಜುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕು ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಾಲೇಜುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸುಗಳ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀಮತಿ ಅನುಸೂಯ ಗಜಾನನ್ ಶರ್ಮ.—ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾನ ಎಂಬ ಒಂದು ಸುಂದರ ವಾದ ಸ್ಥಳ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೇಳಿದೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನನ್ನೂ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ತಾವು ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರಿಂದ ಬಡಜನ ಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿಯಂತೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಹಣ ದುರುಪಯೋಗವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗೂ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಉತ್ಪನ್ನ ತೋರಿಸುವ ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ ಏನಾದರೂ ಒಂದು ಬಹುಮಾನವನ್ನು ಕೊಡುವಂತಹ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಮಾಡುವ ಬದಲು ನಾನು ಹೇಳಿದ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಹಣವನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ವಾಗುತ್ತದೆ. ತಾಲ್ಲೂಕು ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್‌ನಿಂದ ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಬಿಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇ ವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಅಂಕೋಲಾದಿಂದ ಇವತ್ತು ಯಾವ ಬಸ್ಸೂ ಹೊರಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಯಮವುರಿಗೂ ಈ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು ಸಿರಿಸಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮಂಗಳೂರಿಗೆ, ಬಾಂಬೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿರುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಂದ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸುಗಳು ಆಯಾಯ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗುವಂತೆ ಬಿಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿ.—ಈಗಾಗಲೇ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಭಾಷಣ ೧೨-೨೦ಕ್ಕೆ ಮುಗಿಯಿತು. ಭಾಷಣ ಮುಗಿದು ಒಂದು ಗಂಟೆ ಕಾಲ ಕ್ಯಾರಿಫೀಷನ್ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಇಷ್ಟಕ್ಕೇ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಎರಡೂ ಕಡೆಯ ವಿವರಗಳವರು ತಮ್ಮ ಕಡೆಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳನ್ನು ಹತ್ತೊಂಟಿ ಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

SRI M. VEERAPPA MOILY.—Sir, about the hike in bus fares which is going to affect the rural parts of our State, I have a suggestion to make. When the question of rise in electricity rates came up about 3-4 years back, the Government appointed a small Committee of legislators, and they sat and decided the issue. Similarly, I request the Hon'ble Minister for Transport to appoint a small Committee of legislators to go into the question of the hike in bus fares who can sit together and decide the issue. Till such time, the question of the rise in bus fares may be postponed. I request the Hon'ble Minister to accept this proposal.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನ ಖರ್ಗೆ.—ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಮಾಡು ತ್ತೇವೆನ್ನುವ ಪ್ರಘೋಸಲೆ ಇತ್ತು. ಅದನ್ನು ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಪ್ರಭಾಕರ್ ತೇಲ್‌ಕರ್ ಅವರು ಅವರ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ

ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ಉತ್ತರಬಂದಿಲ್ಲ. ಆ ವಿಷಯ ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದ ಪೆಂಡಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಆಕ್ವಿಷಿಷನ್ ಕೂಡ ಆಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಾವಾಗ ಅಲ್ಲಿ ವರ್ಕ್‌ಔಟ್‌ನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ.

SRI C. M. ARUMUGHAM.—About increase in bus fares, I suggest that the Hon'ble Minister for Transport may call for a meeting of 10 to 12 legislators of both Houses from both sides and take a decision early, and until such time he may not give effect to the increased rates.

೧-೨೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್.—ಬಸ್ ದರ ಏಕೆ ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರ ಮಂತ್ರಿವರ್ಯರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಏಕಾಏಕಿ ಶೇಕಡ ೪೦ ರಷ್ಟು ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಏರಿಸ ತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಅನುಚಿತ. ಸುಮಾರು ೬ ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ ಆದುದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ ಮಾತಿನ ಸರಣಿಯಲ್ಲೇ ಈ ಸಭೆಯ ಸದಸ್ಯರ ಸಣ್ಣ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ರಚನೆ ಮಾಡಿ ಬಸ್ ದರ ಏರಿಸಿರತಕ್ಕ ಕಾರಿಣ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡೋಣ, ಅವರು ತೆರೆದ ಮನಸ್ಸಿನಿಂದ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಿ, ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದು ಬೇಡ, ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ತಾರೀಖನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿ, ಬೇಗ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಸಿದ್ಧರಾಗಿ ದ್ದೇವೆ; ತಾವು ಇದನ್ನು ಮಾನವೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿ ಎಂದು ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಮುಖಾಂತರ ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ, ಅದರ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಇಚ್ಛೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇದ್.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಏಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬಾರದು. ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಕೊಡದೇ ಹೋದರೆ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಹೇಗೆ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬಗ್ಗೆ, ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆಗಳಿದ್ದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪರವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಕರಣ ಕೇಳಬೇಕು ಹೊರತು ಈ ರೀತಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇದ್.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್‌ಗಳ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಮ್ಮ ದೇವಸ್ಥಾನ ಇದೆ. ಬೆಳಗಾವಿ ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಲಾಭದಾಯಕವಾದ ಸ್ಥಳ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಎಲ್ಲಮ್ಮ, ನವಿಲುತೀರ್ಥ, ಹಿಡಕಲ್, ಸದಲಗಿ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಟೂರಿಸಂ ಸೆಂಟರ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಈಗಾಗಲೇ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾಗಿದೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಸಮದ್ರಿ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ಡಿಪೋ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಇಲ್ಲ; ಯಾರನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳ ಲಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಮ್ಮ ದೇವಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಒಂದೇ ಒಂದು ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೧೫ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಾ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ೩೦ ಬಸ್‌ಗಳು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ; ಅದುದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಾದಯ್ಯ.—ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಚಾಮರಾಜನಗರಕ್ಕೆ ಐದೂವರೆ ಗಂಟೆಗೆ ಬಸ್ ಇದೆ. ಅದು ಟೈಮಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊರಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ಸಲ ಆರೂವರೆ ಗಂಟೆವರೆಗೆ ಕಾಯಬೇಕಾಗು ತ್ತದೆ. ಅದೇ ಕೊನೇ ಬಸ್. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹಿಂದಿನ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ತಂದಿದ್ದೆ. ಮಾನ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಒಂದು ಸಾರಿ ನಮ್ಮನ್ನು ತಮ್ಮ ಅಫೀಸಿಗೆ ಕರೆಸಿ ಏನೇನು ಅನುಕೂಲಗಳು ಬೇಕು ಕೇಳಿ ಎಂದು ಬರೆಸಿಕೊಂಡರು; ಏನೂ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಈ ಬಸ್ ಟೈಮಿಗೆ ಸರಿ ಯಾಗಿ ಹೋಗದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಂದ ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅಲೂರಿಗೆ ಹೋಗಿ ೮-೧೦ ಗಂಟೆ ತಂಗಿದ್ದು ಮಾರನೇ ದಿವಸ ಬರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

MR. SPEAKER.—The Member can't narrate his experience while asking clarifications. In the guise of clarification, the Member can't go on making speeches.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ರಾಜಶೇಖರನವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಬಾರವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. I never expected that a senior member like Mr. Rajashekharan who was an M. P. and who was on the ruling party make such a remark. How many times railway fare has been raised; and how many times air fare has been raised? ಬೆಟೆರ್ ಫೆಸಿಲಿಟೀಸ್ ಕೊಡಬೇಕು, ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸಿನ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು, ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಪಲ್ಕರ್ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಎಲ್ಲರೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಎಲ್ಲರ ಉದ್ದೇಶ ಒಂದೇ: ದುಡ್ಡು ಬರಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು. ಹಳ್ಳಿಗಳ ಸಮಸ್ಯೆ ಏನು ಎನ್ನುವುದು ನನಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತು.

SRI M. V. RAJASHEKHARAN (Speaks sitting).—The Hon'ble Minister does not know the sufferings of the rural folk.

MR. SPEAKER.—I am repeatedly telling that Members should not speak sitting on their seat. They are still violating the rules. It is not fair on their part.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ನಿಮಗೆ ಎಷ್ಟು ಕಳಕಳಿ ಇದೆಯೋ ಅಷ್ಟೇ ಕಳಕಳಿ ನಮಗೂ ಇದೆ, ಆ ಕಡೆಯವರಿಗೂ ಇದೆ, ಈ ಕಡೆಯವರಿಗೂ ಇದೆ, ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ಇದೆ. Do you think it is a pleasure for me to raise the fare? It is not so. ಬಸ್ ದರ ಹಾಸ್ತಿ ಏಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎಂದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ತಪಗೇ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಒಂದು ಡಿಗ್ರಿ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದು ತಪ್ಪು. ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿರಬೇಕು. ಬಸ್ ದರ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡದೆ ಬಸ್ ನಡೆಸುತ್ತೇವೆ ಅಂದರೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. Corporation cannot run the buses without raising the fare. ಬಸ್ ದರ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರಬಹುದು, ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. That suggestion will definitely be looked into. ಸಾವು ಮಾಡಿದ್ದೇ ಸರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ತಪಗಲ್ಲಾ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ. ಎಲ್ಲಾ ವಸ್ತುಗಳ ಕ್ರಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ನನ್ನ ಭಾಷಣದ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲನೆಯ ಅಂಶ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಇಲ್ಲ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೂ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಬಸ್ ದರ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡದೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಕಷ್ಟವಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಸಮುದ್ರ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡೇ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರುವುದು. ಏನೋ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿ ಅಂಥ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದ ಎಲ್ಲ ಸದಸ್ಯರೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿ ಕೊಡಿ, ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಮತ್ತು ಕಾಲೇಜ್, ಸ್ಕೂಲ್ ಟ್ರಿಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಹುಡುಗರಿಗೆ ಒಂದು ಸ್ಪೆಷಲ್ ಬಸ್ ಹಾಕಿ ಅಂತ ಎಲ್ಲಾ ಕೇಳಿಕೊಂಡರು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಬೇಕಾದರೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೂ ಬೀಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೇ? ವಿಂಡಿಕ್ತವಾಗಿಯೂ ಸಮ್ಪ್ರತಿ ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳ ದರ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಿ ಅದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ದಣು ಸಂಪಾದನೆ, ಅಂಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಅದಷ್ಟು ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲವೆಂದು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂಬುದೇ ಆಗಿದೆ. ತಪಗಲ್ಲಾ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಸ್ತುಗಳ ಬೆಲೆಯೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಪೆಟ್ರೋಲ್, ಡೀಜಲ್, ಟೈರ್ ಮುಂತಾದ ಸ್ಟೇಷನ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳ ಬೆಲೆ ಸಮ್ಪ್ರತಿ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲೇ ಅಂದೇ ಅಲ್ಲ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿಯೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಅದರಿಂದ ಸಾವು ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಇದನ್ನು ೫ ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡೇ ಬಂದಿದ್ದು ಈಗ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ

ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆವೆ ಅಷ್ಟೇ ಹೊರತು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಲಾಭ ಸಂಪಾದಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳವರೂ ಸಹ ತಮ್ಮ ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಹೆಚ್ಚಿಸಲೇ ಬೇಕು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಜಿ. ಎಸ್. ಪಟೇಲರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಅವರೇನೋ ೨೦, ೨೫ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡಿದರೆ ಬಹುದು ಆದರೆ ನಾನು ಈಗ ಮಂತ್ರಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡಬಹುದೇ ಹೊರತು ನಾನು ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದವನೇ ಬಸ್‌ಗಳ ದರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲೇ ಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸಭೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಒಪ್ಪಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಅಭ್ಯಂತರವೇನೂ ಇಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ದೊರೆಯದಿದ್ದರೆ ಈಗ ಹೇಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡಿಕೊಂಡಿವೆಯೋ ಹಾಗೆಯೇ ಓಡಾಡಿಕೊಂಡಿರಲಿ ನನಗೇನೂ ಆಗಬೇಕಾದ್ದು ಇಲ್ಲ. Yes. This is the position. Unanimously, all our members have said like this. It is not that I have got a prestige or something. So many things have been enhanced. This also will have to be considered. Once upon a time, you were the person who brought me up also. ಈಗ ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ತೀರ್ಮಾನವಾದುದರಿಂದ ಹೊಸ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಪ್ರಿಂಟ್ ಆಗಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದು ತಪ್ಪೆ? ಇದು ಮೊದಲನೆಯ ದಿವಸದಿಂದಲೇ ಜಾರಿಗೆ ಬರಬೇಕೆಂದು ನಾವು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದುದರಿಂದ ಅದು ಎಲ್ಲಾ ೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೂ ಹೋಗಿ ತಲುಪಬೇಕೇ ಬೇಡವೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರು ಹೇಗೆ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇತ್ಯು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ? ಅಪ್ರಿಲಿಯಲ್ ಪ್ರೊಸೀಜರ್ ಏನು ಇರುತ್ತದೆ ಆ ರೀತಿ ಫಾರೋ ಮಾಡಬೇಕೇ ಬೇಡವೇ? ಅದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ರೆಡಿಯಾದೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪೇ? ಹೋಗಲಿ ಬೇಡ ಎನ್ನುವುದಾದರೆ ನನ್ನ ಸ್ವಂತದ್ದು ಏನೂ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅದರಿಂದ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ನನಗೇನೂ ನಷ್ಟವಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದರೆ ತಾವು ಇಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಎಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬನ್ನಿ. ಅಂತ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಮಂಖಾಂತರ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ನೀವು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದು ವರದಿ ಕೊಡುವವರೆಗೂ ಅದರ ಬಹಳ ದಿನಗಳವರೆಗೆ ಕಾಯುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಪರವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕು ಅಂದರೆ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಅದು ಈಗಾಗಲೇ ಪ್ರತಿಬಿಂಬವೂ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ ಅದುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮೂರು ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿ ಅವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಎಂದರೆ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದು ಮಂಗಳವಾರ ತಪ್ಪಿದರೆ ಬುಧವಾರದೊಳಗೇ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಕೊಡಲಿ ಅ ಪ್ರಕಾರವೇ ಮಾಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಗುಂಡೂರಾಯರ ಬಗ್ಗೆ ನಮಗೆ ಯಾವಾಗಲೂ ಒಳ್ಳೆಯ ವಿಶ್ವಾಸವಿದೆ. ಅವರು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಭಾವನೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಜನರ ಭಾವನೆಗಳನ್ನು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಲ್ಲವರು. ನಾನು ಅವರು ಹೇಳಿದ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಕಾನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಿ. ನಾವು ಒಂದು ವಾರ ಹಗಲೂ ರಾತ್ರಿ ಕೂತುಕೊಂಡು ಬೇಕಾದರೆ ಅವರಿಗೆ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಡೋಣ. ಒಂದು ವಾರದವರೆಗಾದರೂ ಅವರು ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಏನಿಸದೇ ಮುಂದುವರಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತ. ಅಸ್ಪರೋಗಳೇ ನಾವು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿಯೂ ಅರ್ಥವಿದೆ, ಅದುದರಿಂದ ಶನಿವಾರ ಅದರೇ ೧೬ನೇ ಮೇ ೧೯೭೯ರೊಳಗೆ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅದಷ್ಟು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರವರು ಇವತ್ತೇ ಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ರಚಿಸಿರಿ, ಆದರೆ ಶನಿವಾರ ಎಂದರೆ ಒಹಳ ತಡವಾಗುತ್ತದೆ ಅದುದರಿಂದ ಬುಧವಾರ ಅಥವಾ ಗುರುವಾರದೊಳಗೇ ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಈಗ ನಾವು ಯಾವುದೋ ಒಂದು ರೇಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸಿ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ ಕಮಿಟಿಯವರು ಒಂದು ರೇಟ್‌ನ್ನು ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿದರೆ ಈಗ ಪ್ರಿಂಟ್ ಆಗಿರುವುದಲ್ಲ ವೇಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಪುನಃ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕಮಿಟಿಯವರು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲಂಕುಷವಾಗಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಒಂದು ದರವನ್ನು ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಸೋಮವಾರದ ದಿವಸ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ರಚಿಸುತ್ತೀರಿ, ಅವರು ಮಂಗಳವಾರ, ಬುಧವಾರ

ಎರಡು ದಿವಸದಲ್ಲಿ ವರದಿ ಕೊಡಲು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಮ್ಯಾಜಿಸ್ಟ್ರೇಟ್ ಎಂದರೂ ಒಂದು ವಾರದಲ್ಲಿಯೇ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ. ಏತಕ್ಕೇದರೆ ತಾವು ಸಮಿತಿ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಕಾಲಂಕಷವಾಗಿ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಹಕಾರ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಸರಿಯಾದ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಾರದ ಕೊನೆ ಒಳಗೇ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ.

SRI R. GUNDU RAO.—You give it on Thursday, By Monday, we can give effect to this.

SRI C. M. ARUMUGHAM.—I welcome the suggestion of the Minister. We will try to give the report as early as possible. It will not extend to more than a week. Till such time he should not implement the decision of the Corporation. That is the point. I am very happy that the Hon'ble Minister has appreciated the views expressed by the members.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಸ್ವಾಮಿ, ತಮಗೇ ನಾನು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ರಚನೆ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ, ತಾವು ಅದನ್ನು ಬೇಗನೆ ರಚನೆ ಮಾಡಿ ಗುರುವಾರದೊಳಗೇ ಒಂದು ಒಪಿನಿಯನ್‌ಗೆ ಬಂದು ವರದಿ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಆ ನಂತರ ನಾವು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲಾ ಡಿವಿಷನ್‌ಗಳಿಗೂ ತಿಳಿಸಿ ಮುಂದಿನ ಸೋಮವಾರದಿಂದ ಹೊಸ ದರವನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಸಮಯ ಸಾಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. Suo moto also we can agree. Till Saturday, we will not implement it.

SRI A. LAKSHMISAGAR.—I thank the Minister for this.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನೋಡಿ ಆ ಕಡೆ ಸೃಷ್ಟಿಕರಣ ಕೇಳಿದ ಸದಸ್ಯರು ಎದ್ದೇ ಹೋದರು.

SRI R. GUNDU RAO.—Regarding Gulbarga Regional Workshop, there is no proposal for starting it. No land also has been acquired so far. Mr. Takkad stated there is no depot manager. He has given a complaint last month. One Depot Manager has been posted to Soundatti.

Hon. Members Sri C. M. Ebrahim, and Sri Sheernally Chandrashekar and others in their speeches have stated that Regional Workshop in the malnad area i.e., in Shimoga should be started. Of course, it is in the view of the Corporation to start one more Regional Workshop in the malnad area probably in Shimoga which may be an ideal place. Their suggestion will be kept in mind.

Then, many hon. Members have mentioned about their individual cases. One hon. Member has stated that a depot should be established in Savanoor. For all those individual cases, we will see how best we could solve them and we will consider all those individual cases depending upon the traffic and other things. For all other matters I will examine them.

Hon. Member Sri M.C. Basappa has raised one important matter. Of course he is not present here but I would like to give a reply. He

has mentioned about the tractors. He has stated that every year they should go for Fitness Certificate. I would like to say that under the Act every year they should go for the Fitness Certificate. We cannot do anything. Anyway, we will see that in future, instead of once in a year, we can make it once in two years. I hope that will give a good relief to them. So, in future, any tractor which will be used for farming purpose need not go every year for Fitness Certificate. It can go for Fitness Certificate once in two years. For the time being, we can give this relief. Afterwards, we shall see what best we could do.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ. — ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಕ್ವಾರಿಟೀಕೇಷನ್ ಕೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಅವರ ಭಾಷಣ ಮಾಡುವಾಗಲಾಗಲೀ, ನಂತರ ಕ್ವಾರಿಟೀಕೇಷನ್ ಕೇಳುವಾಗಲಾಗಲೀ ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಇರಲಿಲ್ಲ; ಯಾವುದೋ ಜರೂರು ಕೆಲಸಕ್ಕಾಗಿ ಹೊರಗೆ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಲ್ಲ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ೨ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನವರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅದನ್ನು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅವರು ಪಾಪ, ಹಣ ಹಾಕಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ಆರ್ಡಿನೆನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಸಿದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಕಸಿದುಕೊಂಡು ೩ ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಅವರಿಗೆ ಹಣ ದೊರೆತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಅದನ್ನು ಕೊಡಲೇ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಹಂಚತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಲ್ಲದೆ ಎಷ್ಟು ಬೇಗ ಕೊಡುತ್ತೀರಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಕೆಲಸಗಾರರ ಸಮಸ್ಯೆ. ಬೋಗಸ್ ಹೆಸರುಗಳಿವೆ ಎಂದು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಆದ ಜನರಿಗೂ ಕೂಡ ಕೆಲಸ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಬಗ್ಗೆ ಆಳವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಪಾಪ, ಅವರು ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ಹಾಗೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಯಾವಾಗ ನಿರ್ಣಯ ಕೊಟ್ಟು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ? ಬೋಗಸ್ ಹೆಸರುಗಳಿದ್ದವನ್ನು ಪತ್ತೆಹಚ್ಚಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ. ಈಗಾಗಲೇ ಆ ಕೆಲಸಗಾರರಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಕಛೇರಿಗೆ, ಡಿ.ಎಸ್.ಪಿ.ಗೆ ಹಾಗೂ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಡೂಬ್ಲಿಕೇಟ್ ಫಾರಂ ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವನ್ನೆಲ್ಲ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬೀದಿ ಪಾಲೀಗರತಕ್ಕ ಆ ಬಡ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಕೊಡಲೇ ಕೆಲಸ ಕೊಡತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್. — ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್‌ಗಳ ಕೆಲವು ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ೨೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಕೆಲವರಿಗೆ ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಆರ್ಬಿಟ್ರೇಟರುಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿದ್ದೇವೆ. We have appointed all the District Judges of the District to be the Arbitrators. ಈ ಒಂದು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನಾದರೂ ತಾರತಮ್ಯ ಮಾಡಬಹುದೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ನ್ಯಾಯಾಧೀಶರನ್ನು ಈ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ನೇಮಿಸಬೇಕೆಂದು ಆದೇಶವಾಗಿದೆ, ಅಂತೆಯೇ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. As soon as they give the decisions, we will pay the compensation. ಜನಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಒಂದೆರಡು ಕೇಸುಗಳು ಸುಪ್ರೀಂ ಕೋರ್ಟ್‌ವರೆಗೆ ಹೋಗಿ ತೀರ್ಮಾನವಾಗಿ ಬಂದಿವೆ. ಬೋಗಸ್ ಹೆಸರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎನ್‌ಕ್ವೈರಿ ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. The COD is enquiring and they have detected so many bogus certificates. ಹೀಗೆ ಅವು ನೂರಾರು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಸಾವಿರದ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಿ ಸ್ವೀಕರಿಸುವವನ್ನು ಎನ್ನ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ಹಾಗೆ ಸ್ಟೇಟಿಸ್ಟೋ ಮೆಯಿಂಟೇನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. This will take some more time but I will assure the Hon. Members that as early as possible.

ble, we will try to solve all these problems from our side, and compensation will be paid as soon as the decisions are received from the arbitrators.

Mr. SPEAKER.—The question is :

“That the respective sums not exceeding the amounts mentioned in the List of Demands inclusive of the sums granted on account be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending with 31st day of March 1980 in respect of Demands Nos. 22 and 26.”

The Motion was adopted and the sums were granted.

As ordered by the Chair the motion of Demands for grants adopted by the House are reproduced below.

“That a sum not exceeding Rs. 1,20,90,000 inclusive of the sum granted ‘on account’ be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1980 in respect of Demand No. 22 “Taxes on Vehicles”.

DEMAND No. 26—ROAD TRANSPORT AND TOURISM

“That a sum not exceeding Rs. 2, 84,00,000 inclusive of the sum granted ‘on account’ be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1980 in respect of Demand No. 26 “Road Transport and Tourism”.

Mr. SPEAKER.— Now for want of time, there is no discussion on the Private Member’s Resolution.

Now the House stands adjourned to meet again on Monday, the 7th May, 1979 at 1 P.M.

The House adjourned at fifty Seven Minutes pasts One of the Clock to meet again at One of the Clock on Monday, the 7th May, 1979.